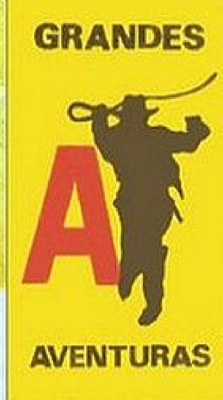
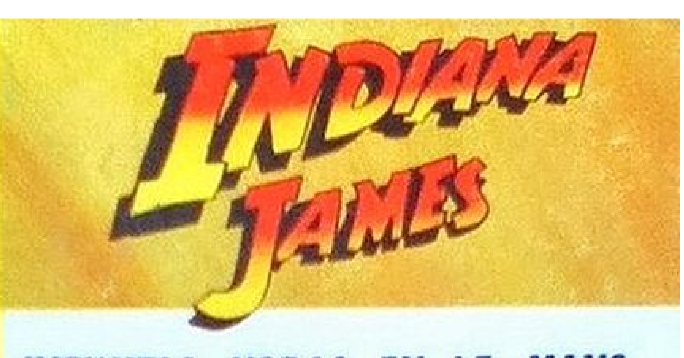




INFINITAS HORAS EN LE MANS

—Tú hacías carreras de coches en otros tiempos, ¿verdad? —dijo Teresinha.

Estábamos tumbados en una playa de su tierra portuguesa. Una de esas playas con el Atlántico todo para ti, kilómetros de arena fina sin un alma, y un sol de ensueño. Algo así como el Paraíso, en pocas palabras.

—Por eso me llaman Indiana —respondí, sin demasiadas ganas de hablar. Prefería seguir tumbado al sol, dispuesto a hacerles competencia a las lagartijas durante milenios, lo menos.

Ella, sin embargo, no estaba dispuesta a nada semejante.

—Ya, pero… ¿muy en plan profesional?



Indiana James

Infinitas horas en Le Mans

Bolsilibros - Indiana James - 33

ePub r1.0
LDS 15.05.18

Título original: *Infinitas horas en Le Mans*
Indiana James, 1987
Cubierta: Almazan
ePub modelo
LDS
, basado en ePub base r1.2



GRANDES



AVENTURAS

CAPÍTULO PRIMERO

—Tú hacías carreras de coches en otros tiempos, ¿verdad? —dijo Teresinha.

Estábamos tumbados en una playa de su tierra portuguesa. Una de esas playas con el Atlántico todo para ti, kilómetros de arena fina sin un alma, y un sol de ensueño. Algo así como el Paraíso, en pocas palabras.

—Por eso me llaman Indiana —respondí, sin demasiadas ganas de hablar. Prefería seguir tumbado al sol, dispuesto a hacerles competencia a las lagartijas durante milenios, lo menos.

Ella, sin embargo, no estaba dispuesta a nada semejante.

—Ya, pero… ¿muy en plan profesional?

Si le daba cuerda, iba a estar toda la mañana con eso.

—¿MMMMMMMHHHHHH? —dije.

—No te hagas el dormido. Que si corriste en plan profesional, o era sólo con los amigos, para pasar el rato.

De vez en cuando, si se animaba un poco, le salían parrafadas en su portugués nativo. Y ahora tenía en la cabeza una idea fija.

Me incorporé sobre la arena. El encanto se había roto.

—Vamos a ver, ¿qué te anda rondando ahora por esa cabeza tan bonita? ¿Qué te han dicho en el pueblo?

Ella acababa de regresar del pueblecito cercano donde nos abastecíamos de comida. Llevábamos semanas haciendo ese tipo de vida. Con el camión (ya saben, el «Quad» británico que compré de segunda mano para las excavaciones en Moura y Mértola, aquellas que tanto jaleo tuvieron),[1] de un lado para otro. Durmiendo al aire libre o dentro del Quad, comiendo en cualquier bar de pueblo, viviendo. Hartándome de tranquilidad, y… Bueno, con Teresinha al lado, y no siempre al lado, ya me entienden. Una vida de paraíso.

Portugal es un país que lo permite.

Pero ahora mi «portuguesinha» había ido por comida, y había vuelto preguntona.

—Sí, bastante en plan profesional —respondí—. Me dediqué a eso en una época, cuando era muy joven y lo suficientemente bestia como para jugarme el pellejo manejando un trasto de ésos. Pero ahora dime a qué viene ese interés por mis éxitos deportivos. Y ahora, ¿vas a decirme qué te han dicho en el pueblo?

Me devolvió la jugada:

—¿MMMMMMMHHH?

La muy bruja. Caí sobre ella, y me emborraché otro poco.

Minutos más tarde (bastantes minutos), mientras se limpiaba de arena el pelo, con una espléndida sonrisa y típicos ojos entrecerrados de «después de», me preguntaba:

—Así que todo esto no ha sido más que para sonsacarme, ¿eh? Bueno, de todas formas, prefiero tu forma de interrogar á los métodos de la PIDE.

¿No lo he dicho? Entre las muchas cosas que Teresinha lleva hechas en su vida, está un largo período de lucha política contra la dictadura de Salazar y su policía política, la odiada PIDE a cuyos miembros persiguieron los portugueses con odio cuando el 25 de abril.

—Sí, vale. Pero contesta a mi pregunta.

Otra sonrisa, un mohín de coquetería, que las portuguesas saben manejar ese arte maravillosamente, y dijo:

—Vente al camión. Habrá que ducharse un poco.

La seguí. Teníamos uno de esos bidones que se cuelgan de una rama, llevan un grifo con un accesorio de ducha, y son muy útiles para la vida de aire libre.

Yo me dediqué a hacer el «*voyeur*» mientras ella se duchaba, claro. A nadie le amarga un dulce, que dicen por esas tierras.

—En lugar de poner esa cara, mira el periódico que hay en el asiento de conducir —dijo, entre espuma de jabón.

Hice lo que decía. Era un ejemplar de uno de los mejores diarios de Lisboa.

—La página de deportes —añadió ella.

Hojeé el diario hasta encontrarla. La «página» eran dos. Según abrías el diario, todo estaba ocupado por dos temas. De un lado, la

foto a gran tamaño de un maravilloso prototipo de carreras, de líneas ondulantes como las de una mujer o un bicho mitológico, a lo cual ayudaba el alerón trasero que le hacía parecer un Mercurio o algo así. El otro tema era un par de fotos de un corredor. En una, un primer plano, aparecía sonriente en no sé qué victoria. En otra, bastante maltrecho, tenía un gesto de dolor mientras le metían, en camilla, en una ambulancia. Aún había otra foto de un coche destrozado en accidente.

—El es un amigo para mí —dijo, pasándose al portugués otra vez. Debía haberle dolido el accidente del corredor.

—Cuéntame, y me ahorras la lectura, que ya sabes cómo me manejo en tu lengua. ¿Qué ha pasado?

Vino hacia mí, secándose aún. Se había puesto el albornoz, y una toalla estilo turbante sobre el pelo.

—Un accidente cuando se entrenaba. Han construido para él un coche nuevo, y ese accidente ha roto sus esperanzas.

—¿Qué esperanzas?

La pregunta, al parecer, había dado en el centro de la diana. Dejó pasar unos instantes hasta responder:

—Quiere poner a mi país entre los primeros nombres del Campeonato del Mundo de marcas.

Casi nada. Si me hubiera dicho que Portugal pensaba hacer su propio Programa Espacial, me lo hubiera creído más fácilmente. Por soñar, que no quede.

—Ya. Y dime, ¿se llama Onassis, tu amigo, o Rockefeller, o le ha tocado la lotería diez veces seguidas? ¿Ha descubierto cómo extraer petróleo del corcho portugués, o algo así? Porque supongo que sabrás lo que cuesta una aventura parecida, ¿no?

Se puso seria. Los lusitanos son muy susceptibles cuando se les toca el honor patrio. No se les ocurra nunca decirles que el suyo es un país pequeño, y no muy rico. Muerden.

—Tienen el apoyo suficiente. En Portugal hay afición al automovilismo desde hace mucho tiempo.

—Sí, vale, pero ¿y el dinero?

—Tiene suficiente. El Gobierno portugués lo ha tomado como una inversión publicitaria, una especie de reclamo para los capitales extranjeros que quieran instalarse en la industria del país.

Vaya, ahora empezaba a sonar más convincente. Aunque aún

quedaban bastantes puntos oscuros.

—De todas formas. Diseñar un coche nuevo no es difícil. Que ese coche gane a las grandes marcas, ya es otra cosa.

Se encogió de hombros.

—Yo no sé demasiado de eso. Pero él te podría contar más cosas.

Algo por los adentros de mi cerebro hizo DING, y un par de lucecitas se encendieron en mi propio tablero de control. Astucia femenina a la vista.

—MMMM, vale. Y supongo que has reservado plaza ya en el primer tren que salga para allí, ¿no?

Sonrió, picara ella.

—Bueno… He llenado el depósito del camión al volver del pueblo. Habrá bastante para llegar a Lisboa, y la carretera de la costa es buena.

¿Qué había dicho yo?

—Y ahora supongo que me dirás que tu amigo está en un grave apuro, y que es fundamental para que se recupere de sus heridas el que nosotros fastidiemos estos días de playa y vayamos a verle, ¿no es eso?

Se estaba revistiendo de todos sus encantos, malas artes, mohines y gestos seductores a toda prisa. Pretendía algo más.

—Bueno… Me pareció que te podría gustar que reavivápamos juntos tus recuerdos de viejos tiempos…

Ya. Qué repentino interés por mi pasado.

—Y sigo suponiendo que ya te has enterado de las horas de visita en el hospital donde esté tu amigo, y si dejan entrar a los aventureros errantes, claro.

Soltó la carcajada. Toda la reserva de artes de seducción, ya digo.

—No hará falta… Si te fijas, la fecha del periódico es atrasada, a este rincón del país no llega, la prensa a diario. He telefoneado a su mujer (a la que por cierto no le caigo demasiado bien), y me dice que mañana le dan el alta. Estarán en su casa de Cascáis, concuerden de guardar reposo absoluto. Eso no le impedirá charlar con una vieja amiga, a pesar de su mujer, que probablemente pondrá barricadas entre mi amigo y yo.

—Voy entendiendo. Y una de las razones de que yo recuerde viejos tiempos automovilísticos viene a ser, mira por dónde, el

simple hecho de que, si te presentas en su casa acompañada por otro hombre, a ella se le quitarán un poco los celos, ¿no es eso?

Bajó los ojos, y ahora era muy sincera. Hasta se puso colorada y todo. Toda su actitud vino a decirme que había dado en el blanco.

—Si quieres decirlo así…

La miré de arriba abajo una vez más. Yo había oído decir que las portuguesas tienen tendencia a ser celosas, pero en el caso de Teresinha estaba bastante justificado. Cualquier mujer que la tuviera a ella como rival haría muy bien sujetando a su hombre con cadenas, incluso. Y ponerle gafas muy muy oscuras. Si para colmo el accidentado piloto había tenido alguna historia anterior con ella, razón de más. O sea, que mi presencia sería bastante necesaria… aunque probablemente no serviría de mucho.

Se estaba quitando el «turbante» y me miraba con expresión de desafío. Venía a decir «¿Vale, qué decides?».

Qué iba yo a decir. Me olía a que no iba a ser una visita de cumplido, precisamente, pero tampoco era cosa de interponerse en una vieja amistad, habiendo un herido por medio…

—Cascáis sigue siendo costa. Podremos seguir nadando si quieres… —dijo ella.

Podía haberle dicho que prefería las playas solitarias, que permiten hacer otras cosas, y que prefiero esas «otras cosas» a nadar. Pero fui prudente.

Lo que no sabía yo entonces, al poner en marcha el Quad minutos más tarde, tras haber recogido el «campamento» playero, era que me estaba metiendo en la misma boca del lobo.

Sólo que, si te pones a pensar en las consecuencias de cada paso que das, mejor quedarse en casa.

CAPÍTULO II

Tuve tiempo de pensar en las ocultas intenciones de mi portuguesinha durante el recorrido hasta Cascáis. Y estaba seguro de que era una encerrona. Pero no me decidía a reconocer para mí mismo lo que me estaba oliendo.

Así que me concentré en conducir el Quad. Y, mientras ella dormitaba en el asiento trasero (en realidad, cuatro asientos transversales, es un tipo de camión muy especial, como ya les conté en su día)[2], todo lo más que me permití pensar fue en los lejanos tiempos en que ocupé el puesto del conductor en otro vehículo muy distinto, mi rojo y dorado «Novi Special», en Indianápolis.

—Indiana, hijo, has hecho de todo en la vida —me dije.

Pero procuré que el Quad no se enterara de si estaba comparando. Un viejo vehículo de motor puede ser muy temperamental.

Horas después, Cascáis.

La casa del piloto era muy propia de la zona. Quiero decir, que no desentonaba. En aquella parte de la costa viven los ricos más ricos de Portugal, y bastantes de los del mundo entero. No es que sea la Costa Azul, precisamente, pero tampoco le queda muy lejos.

Un rincón como para uso de los no precisamente muertos de hambre, en pocas palabras.

Bueno, pues el amigo de Teresinha debía de ser uno de ellos. De los que no se mueren de hambre, vamos.

Llamar chalet a aquello hubiera sido mentir como un bellaco. Menos mal que mi compañera lo llamaba simplemente «casa». Ya el jardín era como para echar carreras.

Estaba en el jardín cuando llegamos, un poco avergonzado yo de meter un trasto tan voluminoso y ajetreado como el Quad en

semejante lugar. Pero no parecieron extrañarse en absoluto. Los portugueses son un poco británicos en sus «buenas maneras», se nota que el comercio del vino de Oporto y la navegación comercial han puesto en contacto suficientemente a los dos países.

—Bienvenidos —dijo el piloto, desde una hamaca en mitad del jardín, bajo un árbol. En una mesita, al lado, tenía una buena provisión de bebidas alcohólicas.

El tío me cayó bien nada más verle.

Su mujer, no.

Apareció enseguida, como al rescate de su matrimonio amenazado. ¿Por qué las personas inteligentes utilizan esa inteligencia en todo lo que les rodea, pero la olvidan a la hora de escoger pareja?

—Oh, ya estáis aquí —dijo la amante esposa.

Su tono era de «Qué pena que no me hayáis dejado tranquila un poco más», pero sonreía, con esa sonrisa que es más bien una barrera de protección.

—¿Qué tal, Teresinha? Tienes muy buen aspecto… —añadió, viniendo hasta nosotros. Y de nuevo, el tono en que lo dijo venía a añadir «aunque la verdad, no sé lo que te encuentra todo el mundo». Encantadora la dama.

Paulo, el piloto, sin embargo, se mostraba acogedor, pero su encantadora esposa no estaba dispuesta a dejar que se le escapara la presa. Y entonces, lo dijo:

—Vaya, Teresinha, ¿así que éste es tu amigo el corredor americano, el que va a conducir el coche en lugar de mi Paulo?

Vi en la cara de Teresinha el deseo ferviente de ahogarla allí mismo. No era sólo el «mi» que había aplicado al nombre de su marido. Casi diría que había metido la pata con toda la intención.

Teresinha me miró, con cara de haber sido descubierta. Pero no podía enfadarme con ella.

En realidad, debía habérmelo supuesto.

Había tensión en el ambiente. O sea, que me salté lo que hubiera que saltar y estreché la mano de Paulo. Una de esas manos que inspiran confianza, por cierto.

—Sí, probablemente soy yo. Encantado de encontrar a un colega —dije.

Respiro general. A buen seguro, Teresinha había dicho algo de

que mi participación en el proyecto no era segura.

Unos minutos más tarde, cuando la señora de la casa se retiró al interior, se repartió bebida en los vasos y pudimos entrar en materia con calma, Paulo pudo contarme de qué se trataba.

—Un prototipo para el Campeonato del Mundo. Supongo que ya te habrá contado Teresinha.

—Más bien poco —dije. Y la interesada bajó la cabeza, con aspecto culpable—. ¿Por qué no me cuentas algo más?

Estuvo hablando el resto de la tarde. De entre los vendajes (nada de importancia, pronto podría volver a levantarse, aunque las piernas tardarían bastante en volver a ser lo que fueron), surgía una voluntad de hierro, dispuesto a vencer todos los obstáculos.

—El Gobierno de mi país quiere prestigiar la industria nacional… Así que encargaron a los brasileños el grupo motor, como única aportación extranjera, aunque próxima a Portugal por muchos lazos comunes…

Ahora ya sonaba algo más creíble. Los brasileiros hacen buenos coches, duros y peleones. Y en Argentina los he visto correr, y con buenos resultados.

—El chasis y la carrocería son nacionales —continuó Paulo, con orgullo—. Para la caja de cambios se ha estudiado una Renault de competición, y se construyó algo semejante aquí en Portugal, adaptada al motor brasileiro.

Hizo una pausa, estudiando mis reacciones. Sabía que resultaba difícil de creer.

—En mi opinión, el coche es competitivo. De lo mejor que yo haya probado nunca.

Nuevo silencio. Debía de saber lo que yo estaba pensando. Que todos los pilotos decimos algo parecido… hasta que el coche se prueba en competición. Y entonces resulta muy distinto a lo que habíamos sentido antes.

Paulo miró hacia la casa. Se le vino encima un aire de chiquillo travieso.

—Dime, en ese camión que traéis… ¿cabría la silla de ruedas?

Sonreí. Me encantan los locos. Y los locos enamorados de su trabajo, todavía más.

—Claro —respondí—. Hay sitio de sobra, ¿por qué?

—Ayudadme entonces —dijo el piloto—. Antes de que aparezca

otra vez Gertrudes.

Aquello significaba toda una declaración de guerra contra la esposa, y nos convertía a Teresinha y a mí en cómplices de una locura. Pero una sola y rápida mirada de mi compañera, y lo muy amplio de la sonrisa que ella tenía en la cara, me convencieron rápidamente. Los dos saltamos hacia adelante al mismo tiempo, ella para ayudar a Paulo, yo hacia la silla plegada.

Un instante después, el cuerpo maltrecho de Paulo, a pesar de su cara de dolor y sus labios apretados, estaba instalado en la silla.

—¿Te encuentras bien, loco? —dijo Teresinha a su amigo.

La cara de éste estaba como el papel, las ojeras se le marcaban el doble de cuando llegamos, pero se las arregló para improvisar una sonrisa y afirmar:

—Muy bien. Vamos rápido.

Fue fácil izarlo. Y quedaba sitio más que suficiente entre los dos asientos delanteros y la fila de los traseros. Con el freno puesto, la silla no se movería en mil kilómetros de recorrido si fuera preciso.

—Ahora, Teresa —dijo Paulo, apretando los párpados para combatir el mareo que debía sentir—, dile tú el camino hasta el circuito. Por la puerta lateral. Y no os preocupéis, por mí, estoy bien.

No lo parecía, a juzgar por su aspecto.

El circuito está a la salida de Cascáis, no lejos de la playa. Y sí, había un gran portón lateral, con letreros de «reservado a personal autorizado» y todo eso. Ni que decir tiene que conduje con el máximo cuidado hasta allí.

Un tipo con el inequívoco aspecto de los mecánicos de coches (cierto aire de dureza, bastante dejadez, el típico individuo que no sabe hacer muchas cosas en la vida, pero es un genio, a su manera, en lo que se trae entre manos), nos vino a abrir. Puso cara de espanto cuando vio a Paulo por la ventanilla lateral del camión.

—¿Vocé ficóu louco, senhor? —dijo.

—¡Vai prá afora, já falou bastante, José! —le dijo Paulo, en tono de broma.

Cuando detuve el Quad, estábamos a la entrada de una especie de hangar, anexo a las instalaciones interiores del circuito.

Bajé del camión con un cosquilleo especial en las tripas. Como si me estuviera rejuveneciendo veinte años de golpe. Los olores, el

ruido de ferretería de las piezas metálicas…

A un lado de la entrada había un montón de chapas retorcidas que coincidía con lo que yo había visto fotografiado en el periódico. Algunas partes habían sido desmontadas, pero era el mismo vehículo accidentado, sin duda.

Pero a donde me fui directo fue hacia el fondo. Porque allí, parcialmente desmontado, sin motor y levantado sobre un foso, había una especie de sueño hecho coche. Coincidía también con la foto del periódico: el mismo aspecto de divinidad mitológica alada, las mismas curvas casi femeninas… Me fui para él como sonámbulo.

Tuve que trepar para llegar al coche, pero no fue difícil. Casi fue más difícil meterme dentro. Ya saben cómo son estos inventos, en los que la aerodinámica es la que manda, por encima de la comodidad del conductor, a la hora de diseñar.

Nunca había estado a bordo de un prototipo europeo. Mis lejanos monoplazas de Indianápolis eran muy distintos, y siempre abiertos. Las sensaciones eran muy distintas esta vez… por no hablar de las diferencias propiamente mecánicas. Los tiempos han cambiado mucho desde que yo fui joven y suicida, a bordo de aquellas cosas rodantes.

Pero me pasó algo parecido a lo de momentos antes, con Paulo. Algo semejante a mi «amor a primera vista» con el Quad. Me sentí como en mi casa, dentro de aquella especie de cámara de tortura para pilotos masoquistas.

El volante estaba desplazado a la derecha. En el lado izquierdo estaba la palanca de cambio. La accioné con cuidado. Cómoda, no muy suave, pero parecía precisa.

El asiento era envolvente, especialmente diseñado para sujetarte al máximo, casi como un abrazo… pero desde luego no para ser confortable. Era una sensación muy especial. No era el clásico lugar que escogerías para echar una siesta, sino más bien un buen puesto de trabajo. Un lugar donde desarrollar el trabajo más atractivo del mundo.

Y para sentarme, había tenido que hacerlo encima de las correas del cinturón de seguridad, del tipo arnés, como los de un avión monoplaza de combate. Me imaginé a mí mismo, bien ceñido a semejante asiento con un correaje parecido. La verdad, estaba dispuesto a hacer la experiencia.

No tenía que pensar más. Teresinha se había salido con la suya. Lo que una mujer se proponga…

Estaba aún en pleno proceso de salida del vehículo, cuando desde la entrada me llegó la voz de Paulo:

—¿Qué tal?

No contesté en el momento. Estaba demasiado ocupado. Cuando pude, ya fuera, levanté el pulgar hacia arriba, con ese gesto que significa «O. K.».

Ya junto al Quad, Paulo me contemplaba desde el interior. Estaba aún muy pálido, pero sonreía de oreja a oreja.

—Creo que has encontrado al hombre que necesitabas —dije.

Acentuó la sonrisa un poco más aún.

—Sé que corriste hace años, pero esto es muy distinto. Y, si quieres que te diga la verdad, pilotos portugueses no faltan. ¿Estás seguro de que quieres hacerlo?

Había dicho lo preciso para despertarme el amor propio. No necesitaba añadir nada más. Ya me conocen, nada como un buen desafío.

—Hace años que no hago estas cosas, y nunca había subido a una de vuestras máquinas europeas. Pero lo haré.

Todo estaba dicho, entonces. Por el camino de vuelta, Paulo calculaba aún.

—Necesitaré unos días para estar en forma. Y los mecánicos tendrán que trabajar durante ese tiempo. Como ya has visto, en el accidente se destrozó el primero de los prototipos. Están pasando el motor al «muleto», y equipándolo con el material de primera calidad. Pero podrás probarlo sobre pista pronto, Indiana.

Bien, ahora Paulo me llamaba por mi apodo. Yo acababa de entrar en la familia.

—Y… Bueno… Hay otra cosa que debo decirte, es mi deber.

«Malo», pensé.

—Esto… Bien, debes saber que… Hay ciertos intereses en contra de este asunto. Ciertos aspectos económicos y extradeportivos que…

Bueno, tenía que salir. Tenía que hacer algo más.

—Puedes soltarlo, amigo. No nací ayer.

—El accidenté… En fin, no fue un accidente, ¿sabes?

Me lo temía.

—Hay intereses económicos, como te digo. Han conseguido que

el Gobierno congele el presupuesto cuando ya habían aprobado todo, cuando todo estaba a medias… Y, bueno, lo que pasó fue en realidad que…

Decidí ayudarle a soltarlo.

—Sabotaje, quieres decir, ¿no es eso?

Respiró aliviado. Teresinha volvió a removerse en el asiento. Me figuro que se sentía culpable.

—Eso es. En algún descuido, pues… Debilitaron la dirección. El coche se hizo incontrolable entre mis manos.

Bonita perspectiva. Comprendí por qué mi compañera no me había dicho toda la verdad de entrada.

—Desde luego, puedes… Quiero decir, ahora que ya lo sabes, aún estás a tiempo de… Bueno, no podremos pagarte mucho, y…

Le corté.

—¿Qué quieres decir? ¿A tiempo de renunciar? Pero bueno, ¿qué diablos estás diciendo?

Paulo guardó silencio. Fue Teresinha la que habló, con toda su suavidad portuguesa puesta:

—Te lo dije, Paulo. Te dije que lo haría. Sé conocer a los hombres.

«Ya hablaremos tú y yo a solas, mala bruja», pensé. Estaba dispuesto a cobrarme un buen precio por sus trucos.

En especie, claro.

Pero la suerte estaba echada ya.

Capítulo III

Lo teníamos ya hablado con Paulo cuando entramos en los terrenos de su «casita». Fue Teresinha la que sacó el tema. No estábamos dispuestos a desafiar las iras de una esposa posesiva, aumentadas con la responsabilidad de un cuasi-rapto. Además, no era cosa de hacer intromisiones en la vida familiar, despertando antiguos celos. Paulo lo entendió suficientemente, y quedamos en telefonear unos días más tarde.

O sea, que cuando Gertrudes apareció, iracunda pero contenida, sólo pudo hacerse cargo de la silla de ruedas en la que su esposo había sido bajado del camión por nuestras manos amistosas. Subimos de nuevo al Quad y nos despedimos amablemente.

—Pobre Paulo —dijo mi portuguesinha—. Le espera bronca conyugal.

—El se lo ha buscado. En estas cosas, cada uno es responsable de lo que escoge. Y más bien prepárate tú, que también te espera buena.

Ella se sentía en deuda, y decidió recompensarme.

Yo, pues me dejé recompensar por un trabajo aún no hecho. Nunca se sabe lo que puede venir.

Me sentí a veces como un condenado disfrutando de su última voluntad.

Pero casi valdría la pena ser ajusticiado después de una última voluntad semejante.

Los problemas se presentaron al tercer día de playa, cuando ya estábamos bien servidos de bronceado, arena, agua atlántica y… bueno, digamos intimidad.

Se presentaron en forma de cuatro individuos que rondaban el Quad. Los vi de lejos, y no me gustaron.

Miré alrededor. Estábamos los dos, Teresinha y yo, en la playa, no lejos de un restaurante donde pensábamos que darnos a comer. Pero ni un alma en toda la zona. Habría que enfrentarse con la situación en solitario.

Envié a mi compañera hacia el restaurante, por si la cosa se ponía fea. No me gustaba la actitud de los tipos.

Protestó un poco, pero obedeció.

Y me fui directo hacia mi camión merodeado.

Tres de los matones, con pinta inequívoca de serlo, se quedaron junto al trasto, mientras otro de ellos, vestido con un atuendo que quería ser elegante y sólo conseguía ser hortera, daba unos pasos hacia mí.

—¿Náo és vocé el conductor deixe camiáo? —dijo.

—El mismo. ¿Qué pasa? —respondí, todo lo agresivo que pude.

—Y és quiem fará fungóes de piloto de carreiras con o senhor Paulo Moreira y o seu prototipo… —añadió el hortera.

«Vaya, pensé, las noticias corren por aquí».

—Está por decidir. ¿Qué diablos quiere?

Me inquieté un poco. Los otros estaban iniciando una maniobra envolvente.

El tipo siguió hablando, despacio, para ganar tiempo. Por lo que entendí de su portugués, intentaba darme a entender que sería mejor para todo el mundo que no me metiera en líos. Que aquél no iba a ser un trabajo que me agradara.

—Eso depende de mí —dije—. A mí lo que no me agrada es que otros metan la nariz donde no deben. Y uno de los lugares donde no debe nadie meterla es en mis asuntos personales.

Capté claramente la indicación del «elegante» a los otros. Un simple gesto de cabeza que se traduce, internacionalmente como «a por él».

Me puse en guardia.

Cuando el primero de ellos se lanzó hacia mí, se encontró con mi codo, que lo estaba esperando. Lo recibió en plena cara, aunque no en la nariz como yo había planeado.

De los otros, uno encajó una buena patada. Tampoco en sus partes pudendas, como había calculado, pero sí más abajo de la cintura. Se dobló hacia delante pronunciando la «U», muy repetida, al estilo portugués. Que no es muy distinto, en estos casos, de cómo

la pronuncian el resto de los mortales.

Pero el tercero consiguió derribarme ocupado como estaba yo en los otros dos.

Conseguí escabullirme al caer sobre la arena, rodando sobre mí mismo. O sea, que cuando caí sobre él, aún no se había recuperado lo suficiente.

Me dediqué con empeño a machacarle el cráneo, buscando el «nocaut».

No esperaba que el «elegante» quisiera mancharse las manos. Sólo que lo hizo: algo muy duro vino a estrellarse contra mi nuca.

Toda la visión de mis ojos se pobló de unas lucecitas de colores.

Y alguien, acostumbrado a jugar con ventaja, aprovechó la situación para largarme un directo al estómago. Ya podría.

Cuando conseguí volver a respirar y que desaparecieran las lucecitas, me tenían sujeto como en medio de una «melée» de *rugby*. Concienzudos los tíos. Y a dos centímetros de mi nariz había un puño, un amenazador y contundente puño.

Mi vocabulario portugués, ya lo saben, es bastante reducido. Y con tanto arqueólogo y gente fina, no he andado por los bajos fondos lo suficiente para adquirir conocimiento de las maldiciones que se gastan en esa lengua. Pero entendí gran parte de lo que me estaba diciendo el tío. Por ejemplo, que estaba anunciándome todo tipo de problemas si seguía dedicado al automovilismo.

Una estridente sirena comenzó a herir los oídos de todos los presentes.

Y a mí me hirió la cara el encontronazo con la arena, cuando me hicieron caer de cabeza hacia ella.

Cuando levanté la cabeza, Teresinha venía hacia mí, la sirena seguía sonando, y los cuatro matones se alejaban levantando polvaredas con los pies. Pies en polvorosa, que se llama.

—¡Indy! ¿Estás bien, cariño? ¿Qué te han hecho? —gritaba la chica, corriendo hacia mí.

Dudé si tranquilizarla o dejarme querer. Hice una mezcla de ambas cosas. No crean, me lo había ganado…

—¿Has llamado a la policía? —dije, cuando pude—. No quisiera más tratos con policías nunca más.

Sonrió ampliamente, en plan triunfador.

—¿Por la sirena? Je, je, no ha sido más que un truco. Pero ha

funcionado.

Levanté la cabeza de nuevo, y comprendí. Lo que sonaba no era ninguna sirena policial, sino la de un aparato de alarma colocado en el restaurante por algún propietario previsor. La verdad es que lo solitario del lugar debía recomendar una instalación parecida.

Nos fuimos para allá. Un poco de agua fría me vino muy bien para los golpes.

—Pero ¿cómo han podido encontrarnos? ¿Y quién los envía? ¡Esos tipos odiosos no pueden haber caído del cielo! —dijo Teresinha.

—No debemos ser difíciles de localizar. Ese camión nuestro no es precisamente un vehículo que pase desapercibido. Y si alguien se ha enterado de que voy a trabajar para tu amigo Paulo…

—¿Y cómo se ha enterado quienquiera que sea?

«Buena pregunta, lástima que no tenga respuesta», que dicen en los cómics de «The Phantom», allá en mi país.

—Bah, no debe ser difícil —dije, quitándole importancia, y disimulando mi propia preocupación por ese mismo tema—. En el mundo del motor, los rumores corren rápidamente. Cualquier mecánico, cualquier vendedor de accesorios para el prototipo, han podido irse de la lengua… o recibir una buena prima por la información. Quizá las dos cosas.

No parecía muy conforme.

—Paulo no habló con nadie, en el circuito. Y no me dirás que…

Se interrumpió. Se le cambió la cara. Dio un salto hacia atrás, poniéndose de pie.

—¡Paulo! —dijo—. ¡Está indefenso, en su estado actual! Cruzó, como un relámpago, camino del teléfono.

Volvió más tranquila, y se sentó de nuevo.

—Todo está bien —dijo—. Pero he quedado en que vamos a verle. No estaré tranquila hasta que lo vea. Por cierto, tampoco se explica cómo alguien ha podido saber lo tuyo.

Por la cancela de entrada al jardín de Paulo aparecía un viejo Chevrolet cuando llegábamos nosotros. Maniobró para evitarnos, pero pude ver a sus ocupantes, aunque fuera sólo un segundo.

—¡Maldita sea! ¡Los matones! —solté.

Allá dentro, en el jardín, el piloto aparecía caído en el suelo.

—¡Corre, atiéndelo tú! —dije a Teresinha—. ¡Yo atraparé a ésos!

La chica saltó a tierra, mientras yo arrancaba. El Chevrolet se perdía ya por la esquina siguiente.

Ya dije en su día que mi Quad fue construido para remolcar piezas de artillería. Hay que pedirle potencia, no velocidad.

El coche de los otros, por el contrario, aún siendo un modelo de hace años, tenía potencia de sobra para dejarme clavado. Sólo podía contar con que el tráfico les entretuviera.

Lo hizo. Cascáis es zona de playa, con las calles siempre llenas de gente dispuesta a divertirse. Y de coches. Y de obstáculos varios para un vehículo que quiere ir deprisa.

Doblaron la primera curva casi en dos ruedas, al darse cuenta de que les seguía. Cuando yo hice lo mismo, pero desde luego con los cuatro neumáticos bien plantados en el suelo por el peso del camión, apenas eran visibles al fondo.

Pero una muralla de coches detenidos ante un semáforo les obligó a frenar. Eso me permitió acercarme, a todo lo que daba mi vetusto motor.

Visto que el semáforo no estaba dispuesto a cambiar al verde, los muy salvajes escogieron otra dirección: una calle peatonal, llena de mesas, donde docenas de personas tomaban café a esa hora.

Calculé lo que estaría pasando, a juzgar por el estrépito que se organizó. Pero tuve tiempo de tomar una decisión distinta, a la vista de mi retraso. Giré violentamente hacia la derecha, enfilando la avenida a la que debía salir aquella calle. No tuve demasiados obstáculos para llegar a esa esquina. Y los que pudieron serlo, no lo fueron: los portugueses conducen como locos (en eso resultan ser perfectamente latinos), y están muy acostumbrados a que se haga lo mismo.

El Chevrolet se encontró conmigo y mi Quad justo delante, cuando terminó de sembrar el pánico a lo largo de la calle.

Los matones tuvieron tiempo justo de esquivarme.

Gire las tres o cuatro vueltas de volante que eran necesarias para que el camión torciera. Y una monumental patada en el acelerador, a fondo, lanzó a mi viejo trasto por donde el Chevrolet intentaba escapar.

Lo hizo en dirección a las playas del norte de la ciudad. Un camino bastante zigzagueante, lo que me daba ventaja.

Debí poner al conductor muy nervioso. Supongo que la mole del

Quad llenando el retrovisor, con mi parachoques pegado al de ellos, no resultaba tranquilizante.

Decididamente, se puso nervioso. Si no, no se explica que hiciera lo que hizo: meterse de cabeza en el Parque de Bomberos.

Si alguna vez visitan Cascáis, se asombrarán de lo mismo que yo: en pleno centro de la ciudad turística costera, donde uno esperaría encontrar un Club Náutico o algo parecido, hay un parque de bomberos. No me pregunten por qué, pero allí está.

Con una gran puerta, siempre abierta.

Una puerta que tiene delante una absurda curva, que no rodea más obstáculo que un aparcamiento y unos bordillos de acera. Cosas de los urbanistas.

No había nadie en el aparcamiento, el conductor no vio los bordillos, y decidió acortar por en medio de la absurda curva.

Pero los bordillos, los viera o no, estaban ahí.

Y desequilibraron el coche, haciendo que el matón conductor perdiera el control…

… Girara primero a la derecha, luego a la izquierda…

… Y se metiera justo, justo, de morro, en el Parque, por el portón abierto.

Los bomberos suelen dejar abiertos los portones para que salgan rápidamente sus camiones, como es natural. O sea, que los estacionan justo enfrente de la puerta.

Así que lo primero que encontró el Chevrolet en su impetuosa entrada, fue un parachoques de camión. El robusto, resistente, voluminoso e inamovible parachoques de un camión de bomberos.

Si se pone uno a escribir, y le sale una barbaridad, se coge el papel, se estruja con empeño, se hace con él una pelota y se estrella contra el fondo de la papelera, ¿no es eso? ¿Recuerdan cómo queda el papel en ese momento? Bien, pues con esa imagen se pueden aproximar un poco a cómo quedó el Chevrolet, en un instante. El bombero que leía el periódico, de guardia ante la puerta, debe estar soñando con ello todavía. Probablemente le salpicó gasolina y grasa de coche, incluso. Le había pasado rozando…

Cuando logré detener el Quad y saltar al suelo, aún estaban cayendo trozos de coche que habían volado por los aires.

Por la puerta de la derecha, la del asiento de junto al conductor, colgaba el matón «elegante». No daba yo un escudo por su pellejo, a

juzgar por la cara. Le salía de la boca una cascada de sangre como para removerle las tripas al más pintado.

Atrás quedaban otros dos de los matones, pero si aún vivían, que era posible, lo que no iban a hacer fácilmente era salir de allí. La masa de hierros retorcidos se lo impediría. En cuanto al conductor, no había que molestarse. Tenía lo que quedaba de la cabeza convenientemente metida en el parabrisas como para estar seguro de que estaba muerto.

Lo más probable sería que nos quedáramos sin saber quién los enviaba y cuáles eran sus intereses en el asunto.

Di instrucciones al horrorizado bombero, y le dije dónde estaríamos, dándole la dirección de Paulo. Volví a subir al Quad, y volví a la casa.

Teresinha y Gertrudes, la amante esposa del piloto, parecían dos gatos que se disputan el mismo ratón recién cazado. Las dos rivalizaban en atender al caído.

—No ha sido grave —dijo Teresinha—. No le han hecho gran cosa. Sólo le golpearon, pero en su estado, debe haber tenido dolor como para matar a otro menos fuerte.

Le informé del final de los matones.

Teresinha miró a su amigo, mientras la esposa la miraba a ella, desafiante.

—Espero que no se vuelva atrás —dije.

—No lo conoces. No es de ésos —contestó ella.

Fuimos hacia la pareja. Paulo estaba maltrecho, pero había fuerza en su expresión. No sé cómo se las arreglaba para irradiar energía estando como estaba.

—Te lo explicaré todo, Indiana. Pero no vamos a dejar que nos acobarden, ¿verdad? «Amanhá de manhá», al circuito.

Teresinha se volvió hacia mí. Su expresión venía a decir, claramente «¿Qué te había dicho?».

CAPÍTULO IV

No es que el circuito de Estoril sea una maravilla, como ya he dicho, pero es más que suficiente.

Por lo menos, los aficionados portugueses lo miman como si fuera su misma razón de ser. Supongo que con eso se sienten un poco más europeos, más en la cumbre.

No hay más que ver con qué cuidado están pintadas cada una de las rayas rojas sobre fondo blanco de los bordes. En otros circuitos del mundo lo tienen también, por ejemplo en Brands Hatch, en Inglaterra, aunque allí son negras sobre blanco. Pero en ninguna parte como en Estoril.

El coche, ya reparado, me esperaba en la pista.

Volvió a costarme una enormidad introducirme en el puesto de conducción, pero volvió a valer la pena. Me encontraba allí dentro como en mi casa. Y otra vez las viejas sensaciones olvidadas.

Desde fuera, es un dios alado. Desde dentro, un prototipo es una especie de nave espacial, sin la menor decoración o la más mínima concesión a la estética. Si la fibra de vidrio, por dentro, no tiene nada de lisa, si las fibras se ven al desnudo, pues así está bien. Los cables de los instrumentos, los remaches del chasis, las bisagras de la puerta… Todo al desnudo, todo expuesto. No se trata de hacer una máquina bonita, sino una máquina eficaz. Eficaz para ganar. Para alcanzar la velocidad máxima que sea posible, sacrificándolo todo si es necesario.

Desde allá fuera, Paulo me vigila.

—Adelante, hazlo —dice—. Da un par de vueltas para tomar contacto y me dices qué tal te sientes.

Un par de vueltas. Como si fuera fácil. Tengo buena experiencia manejando todo tipo de máquinas, pero no de este tipo.

A indicación de uno de los mecánicos, bajo los interruptores del contacto y de la bomba eléctrica de gasolina. Detrás de mi espalda, el impulsor neumático del arranque aúlla: una novedad del prototipo portugués, tomada probablemente de la Fórmula 1. El gruñido de los ocho cilindros en «V» se queda por allí detrás también, alguien ha previsto, por fortuna, un aislamiento suficiente de la cabina de conducción, lo necesario para no volverse loco… Doy unos golpecitos suaves al acelerador, para tantear la cosa, acostumbrado como estoy a manejar el Quad. Me quedo helado de la respuesta. El gruñido del motor se convierte en aullido de osos furibundos, la aguja del cuenta-revoluciones se dispara y queda bailando entre las 3000 y las 4500 revoluciones por minuto…

Una rápida mirada a Paulo, me concentro de nuevo, meto la primera con un CLIC de alta precisión, suelto embrague con toda la prudencia del mundo… y la cosa se mueve. SE MUEVE.

Se me viene encima la primera curva antes de que tenga tiempo de pensarlo. Sigo en primera, como un colegial, giro… Maldita sea, pasar del volante gigantesco del Quad a esta especie de plato minúsculo, de las cuatro o cinco vueltas de volante que necesita mi camión para que las ruedas empiecen a enterarse de que le he ordenado girar, a ese bamboleo de un lado a otro cada vez que me pasa por la cabeza la sola idea de girar un poco…

La experiencia me dura lo que tragar saliva. Intento pasar a segunda, y cuando me estoy esperando un salto de tigre hacia delante… un brusco frenazo que me pilla desprevenido por completo. ¿Qué diablos…? Hasta que me doy cuenta de que, sencillamente, se me ha calado. Así de fácil.

Le doy al arranque de nuevo; nada de nada, ni se entera.

Le doy al arranque: el motor gruñe otra vez. Bueno, parece que allá vamos.

Poco a poco, consigo dar una vuelta completa, lentamente, de forma más que estudiada. Pendiente más que nada de cómo entran las velocidades, qué recorrido tienen los pedales de acelerador, embrague y freno, y sobre todo de la maldita dirección superdirecta que me hace zigzaguear como un novato en su primera lección de la academia de conductores… Antes de lo que tardo en contarlo, me encuentro con la última curva antes de los boxes. De tercera paso a segunda, tomo la curva, voy a acelerar de nuevo, y… ¡Dioses, no!

Se cala de nuevo.

Cabreado al máximo conmigo mismo, busco el punto muerto, y dejo ir el coche hasta las proximidades de los boxes.

Estoy más que seguro de que no he cortado la bomba eléctrica, y por otra parte, está claro, el interruptor está en posición de «ON»… Dioses, ya está, ¡qué estúpido!

Cuando la maravilla rodante se detiene, silenciosa, ante los boxes, puedo asomarme un poco hacia afuera por la minúscula ventanilla y explicarle a todo el mundo lo que ha pasado. Al meter la segunda, le he dado inadvertidamente al interruptor de contacto, que ahora está sencillamente en posición de «*OFF*». Paulo debe de estar utilizando toda su buena educación portuguesa, tan británica, porque ni siquiera me manda a la mierda desde su silla de ruedas, aunque las ganas de estrangularme, de preguntarme a quemarropa qué diablos estoy haciendo con su amada máquina, se le ven en la cara… En cuanto a Teresinha, se lo ha tomado a guasa, la muy bruja, y está muriéndose de risa a mi costa allá atrás…

Procurando no mirar a la cara de nadie, doy otra vez el contacto, y… VROOOM, VRROOOOM… Hecho.

Bueno, menos mal, todo rueda. Recta de boxes, bien. La curva final se aproxima, leve toque al freno, respuesta más que suficiente. Qué maravilla de frenada, qué mínimo basculeo, las ventajas de llevar el culo prácticamente arrastrando por el suelo…

Bien, me voy adaptando. Apenas hay visibilidad lateral, todo lo que veo por los lados del parabrisas son los inmensos carenados de las ruedas delanteras entre las que voy casi metido. Pero es casi suficiente… y digo casi.

Tercera en la pequeña recta del fondo del circuito, enseguida meto cuarta, y reduzco a tercera casi al momento. Probablemente no voy a poder dar toda la potencia en este circuito. Tanteando con la dirección, giro, giro… ¡Hecho! Otra vez cuarta en la recta siguiente, pero la curva se me viene encima a toda velocidad. Reduzco otra vez, tercera, freno bien dosificado… Es una zona difícil, doble curva de suelo irregular, pero la suspensión absorbe lo necesario. ¡Bien por los lusitanos construyendo!

Algo más allá, otra zona difícil. Hago un poco de doble embrague, y funciona. Pasa como la seda, parece un pez que se cuela entre rocas, fluyendo como un relámpago. Qué máquina.

Me estoy animando, y juego con el cambio, dosifico la frenada… Bien, bien, esto marcha, la máquina responde, y de qué manera.

Recta de boxes. Salgo de la curva en tercera, cambio rápidamente, y apuro la cuarta. El cuentavueltas sube, sube… Me he trazado el límite de las 9000 revoluciones, más allá podría haber problemas. Pero el ruido del motor me dice «adelante», y siento que ahí detrás hay caballos suficientes para seguir empujando, así que sigo bajando, por décimas de milímetro, el pie sobre el acelerador hacia el suelo. Responde, maldita sea, cómo responde. Embrague, y así va la quinta. Espléndido. Sólo un instante, porque la curva se viene encima, pero ¿es o no cierto lo que me ha parecido ver en el velocímetro? ¿Los doscientos cuarenta por hora? Reducción a fondo, y ahora sí que siento la presión del arnés manteniéndome cinchado al asiento. Cuarta, ahora tercera… Espero haber calculado bien, espero no pasarme… Preño de pie, con suavidad. Balanceo de volante, casi en plan *ballet*. A pesar de todo, entro demasiado lanzado. Sí, se va un poco de adelante, sub-virando. Corrijo, acaricio con el pie el pedal de freno. Lo hace, lo hace, está… ¡Fuera! Qué maravilla de máquina. Estoy deseando terminar para pegarle al portugués un abrazo de los de no te menees.

He ganado confianza, y puedo permitirme ciertas audacias. Por ejemplo, comprobar si el coche culea suficiente para usar el derrapaje controlado. Lo intento en la curva más difícil, la del fondo del circuito. Vamos allá… un poco de punta-tacón, freno y acelerador a la vez… ¡Espléndido! Como una seda. Indiana, viejo, parece que te has pasado la vida haciéndolo, en lugar de perder el tiempo jugándote el pellejo por medio mundo…

Me encuentro en la recta de boxes antes de pensarlo de nuevo. Reduzco, y me acerco al *stand*. El pobre Paulo se remueve en la silla de ruedas como en una cárcel, la hace rodar y viene hacia mí como si quisiera embestirme.

Ni siquiera puede hablar. Sólo que todo su cuerpo es un gran interrogante, y su cara hace una pregunta con cada rasgo.

Me extraigo del interior, y lo dejo sin respuesta todavía.

Unos segundos más par a quitarme el casco, sin prisas…

… Y le devuelvo la sonrisa:

—Tienes piloto, amigo. Puedo llevar esa máquina al mismísimo fin del maldito mundo, por todos los dioses.

Y el portugués estalla en una carcajada monstruo, por toda respuesta.

Teresinha, como si hubiera aprendido un papel muy corto en esa obra, sólo repite:

—Te lo dije, Paulo. Te dije que lo haría. Yo sabía que podría hacerlo.

Unas horas después, mientras nos echábamos adentro uno de los magníficos cafés del país, Paulo aclaraba detalles. Aún no sé si es que había esperado a que yo me «enamorara» del coche antes de decirme los puntos negros de la cosa, o simplemente los acontecimientos le habían ido retrasando.

—Como te dije, el Gobierno ha terminado por echarse atrás, por presiones de varios grupos financieros. Así que su ayuda ha llegado hasta la construcción del coche. Una vez que todo está dispuesto, se retiran. Incredível, ¿náo e?

—No parece muy lógico, desde luego. Pero ¿qué grupos son ésos?

—Los representantes en Portugal de las multinacionales del automóvil. No están dispuestos a perder sus beneficios en las importaciones de coches extranjeros…

—Tanto les afectaría a esos señores un resultado deportivo. No es nada del otro mundo…

Hizo algo parecido a un suspiro nostálgico.

—Al principio, era todo un programa industrial. Alguien de las altas esferas se lo había planteado como el comienzo de una autosuficiencia en materia de automóviles. Apoyarse en la industria brasileira, que tiene bastante fuerza en este campo, y conseguir fabricar una línea completa de coches auténticamente portugueses que pudiera competir con los extranjeros. Pero sea lo que sea, eso se ha perdido. Así que ahora tenemos una maravilla de coche… al que prácticamente nadie apoya. Sólo algunos amigos con aficiones por el deporte automovilístico, que se juegan sus ahorros conmigo.

—Ya. Pero eso no basta para un Campeonato del Mundo.

—No. Hemos tenido que contentarnos con una sola meta. Pero si la conseguimos, creo que habrá sido suficiente, a todos los niveles.

Bueno, al final terminaría por soltarlo. Así que esperé a que se decidiera.

—Se trata, como ya habrás imaginado, de la carrera más famosa

de todas las que están abiertas a los prototipos.

Ahora empezaba a imaginarme algo.

—Una carrera cuyos resultados equivalen a todo el campeonato, desde el punto de vista publicitario. El público está más atento a los resultados de esa carrera que a los de todo el Campeonato del Mundo.

¡Era una locura!

—… Las 24 Horas de Le Mans, claro.

Me lo había visto venir, pero tragué saliva. Un coche que apenas había corrido, que no se había medido con otros, cuya mecánica era casi artesanal, tendría que competir con todas las grandes marcas que gastan verdaderas fortunas en asegurarse publicidad con un buen resultado en Le Mans…

—Y, desde el punto de vista publicitario, nos vendría muy bien utilizar el hecho de que tú corrieras en Indianápolis. Si queremos conseguir un buen «*sponsor*» que nos patrocine, algún empresario que quiera jugarse el dinero con nosotros para dar publicidad a su marca, podrías ser una buena garantía.

Le expliqué lo muy lejanos que estaban mis triunfos en la carrera que me dio nombre.

—No importa. Indianápolis, Le Mans y Montecarlo, ya sabes que son las tres carreras míticas para todo el mundo. Tú podrías reunir dos de esos nombres en una misma persona.

Bueno, ése era por lo menos el razonamiento que se había hecho Teresinha, por eso estaba yo allí. Una pequeña encerrona, pero no había forma de enfadarse por ello. Era todo un desafío, y me encantan los desafíos.

—Lo importante es el coche. ¿Resistirá un esfuerzo parecido? En Le Mans rompen hasta los más duros…

Paulo se metió en una larga disquisición sobre reglaje de carburadores, inyección de gasolina, suspensiones a toda prueba…

—Los mecánicos han hecho un buen trabajo. Teníamos dos chasis idénticos, y la mejor de las dos cajas de cambio pudo salvarse de mi accidente… —Hizo una pausa, tragó saliva, probablemente también los malos recuerdos, y siguió—: Nos quedamos sin coche de reserva, o sea que no podemos arriesgamos en absoluto para los ensayos, pero creo que funcionará. Tenemos este circuito de aquí, cedido por tiempo indefinido: el principal responsable es uno de los

amigos que me apoyan, y tengo prestigio en la Federación Lusitana de Deporte Automovilístico. Podremos rodar el tiempo que queramos.

—Pero esto no es Le Mans —dije—. Está esa famosa línea recta… ¿Cómo se llama?

—Las Hunaudiéres. Sí ése será un aspecto que habrá que trabajar allí mismo. Y no será más que uno entre los muchos problemas… Que iremos resolviendo poco a poco, entre todos.

Todo estaba dicho, una vez más. Aún añadí algo:

—Perdona si insisto en una cosa que parece hacerte demasiadas cosquillas, pero… ¿Cómo fue tu accidente?

Dedo en la llaga, pensé. Paulo se removió inquieto en la silla de ruedas.

—Haces bien en preguntarlo. Como ya te dije, es la dirección. Y… bueno, es uno de los puntos débiles del coche. Para conseguir un mejor reparto de masas, y bajar lo suficiente la delantera para dar mejor coeficiente de penetración, han usado elementos de nueva concepción en el tren delantero. En los ensayos primeros resultaron débiles, aunque se reforzaron luego. Y… bueno, fue ahí donde… donde alguien actuó en el momento determinado, y… Pues aquí está el resultado.

Hizo un gesto señalando la silla de ruedas.

Encantador, pensé. O sea, que vamos a correr durante veinticuatro horas en una máquina que en el momento menos pensado puede volverse incontrolable. Y con el precedente de que el patrón ya se la ha pegado con ella.

Miré a Teresinha. Luego a Paulo. El mecánico, José, también estaba pendiente de lo que yo diría. O sea, que no había más que una cosa que yo pudiera hacer.

La hice, por supuesto.

Me terminé el café de un trago, y dije, solamente:

—Bueno, hay mucho trabajo por delante. ¿Empezamos?

CAPÍTULO V

Los siguientes días fueron de dar vueltas y vueltas como burro atado a una noria de esas de sacar agua en aquellas tierras. Sólo que el burro era yo, la «noria» el prototipo y el agua, la puesta a punto del trasto.

Un día, reglaje de suspensiones. Vueltas y más vueltas al circuito, atento a si el coche sub-vira, o sea, que se va de delante y tiene tendencia a seguir recto al entrar en las curvas, o por el contrario si sobre-vira, «culeando» más de la cuenta. Conduciendo con dedos de seda.

Luego, neumáticos. No hay mucho donde escoger, porque no tenemos detrás a la Good-Year en pleno, o a la Pirelli, la Dunlop o la fábrica de Michelín entera, como suele pasar con los prototipos bien apoyados económicamente por la marca. Sino más bien un juego de gomas conseguido casi de mercado negro, otro juego de distinta calidad que resulta ser inadecuado porque viene de quién sabe dónde, o bien el producto especialmente fabricado por una empresa que se dedica a hacer neumáticos para tractores, y a cuyo representante hay que decirle que zapatero, a tus zapatos, que la buena voluntad bien, pero que su producto no sirve.

Y así. Vuelta tras vuelta, hora tras hora, apurando curva aquí para extremar la frenada allá. Como burro en la noria, que decía.

Teresinha, allí detrás, toma tiempos, anota resultados, se ocupa de coordinar el inmenso follón del *stand*.

Llega un momento en que conozco Estoril al milímetro. Tal ondulación al principio imperceptible pero que altera el juego de las

suspensiones y la dirección. La trayectoria ideal de cada curva. Cómo cambiar en milésimas de segundo para sumar potencia sin perder la mínima revolución del motor. El viento lateral que llega a veces de la costa cercana… Todos los detalles que hacen de las competiciones de coches actuales una especie de laboratorio de alta precisión, un trabajo de relojero más que otra cosa.

Y sobre todo, la dirección. Esa dirección-talón de Aquiles que me pone de vez en cuando la carne de gallina mientras me viene a la cabeza una sucesión de imágenes: la primera noción que tuve de esta historia en la forma de la foto aquella del periódico, con el prototipo primero de Paulo hecho un montón de hierros retorcidos; ese mismo montón de chatarra, rápidamente divisado en el taller la primera vez que vinimos a verlo, Paulo en la silla de ruedas, Paulo enyesado y super-vendado en la primera entrevista, Paulo muriéndose de envidia desde su silla mientras yo rodaba las primeras vueltas con su amada maquinita, la foto en el periódico, Paulo con aquel gesto de dolor… Son imágenes que te persiguen a cada momento, que se te vienen encima cada vez que el coche tiene una reacción que no has previsto, algo que te coge desprevenido. Imágenes que uno se sacude de encima rápidamente, como puede, pero que vienen a echarse encima de pronto a la siguiente reacción extraña. Como una amenaza pendiente, siempre ahí.

Paulo, mientras tanto, procura hacer su trabajo. Se mueve con muletas ya, y hace todos los esfuerzos posibles para mantenerse en pie sin ellas, aunque esté aún muy débil. Y sigue llamando a todas las puertas posibles para conseguir un «*sponsor*», algún comerciante que quiera arriesgar dinero en una aventura que el Gobierno mismo ha abandonado, una decisión por la que todos los posibles candidatos a abastecedor de dinero preguntan… y que desanima a la gran mayoría.

Paulo vuelve desanimado la mayor parte de los días, y alguna vez necesita sentarse dentro del coche, sólo sentarse unos momentos, aunque eso ya le cueste un esfuerzo inmenso, para convencerse a sí mismo de que la cosa vale la pena. Se sienta, pone las manos en el volante, baja la izquierda hacia la minúscula palanca de cambio, mira al frente… y suele sonreír. Y cuando sale de dentro de la máquina está dispuesto a seguir peleando, aunque tenga siempre el mismo escaso éxito.

—Sólo me preocupa la velocidad punta —le dije una de las mañanas—. No hay forma de mantener la quinta metida más de unos segundos, y eso aquí en la recta principal.

Si el tiempo conseguido por él había sido espléndido, yo había conseguido ya igualarlo, alcanzando los 255 kilómetros por hora en la recta, sobre sus 260 cronometrados antes del accidente. Pero el motor tiene aún cartas en la manga, y no hay forma de sacarlas en semejante circuito.

—Sabes que en la recta de las Hunaudiéres hay que mantener la velocidad punta durante poco más o menos un minuto, a más de los trescientos por hora. Nos quedamos sin probar el motor a ese régimen, y no habrá entrenamientos suficientes en Le Mans. Eso sin contar con la aerodinámica, que será completamente distinta allí…

Paulo tiene ahora confianza en su máquina, y asegura, sonriente:

—Lo haremos. Puedes estar tranquilo.

Esa noche, pruebas de conducción nocturna. Necesarias para afrontar la larga noche de Le Mans.

No sólo el equipo eléctrico del coche, sino también las operaciones de repostar combustible, revisiones… probarlo todo a la luz de bombillas eléctricas.

Es buen momento para un trabajo extra. Paulo acaba de comunicar que no hay «*sponsor*». Y la fecha de la carrera está encima. No importa. Seguimos.

Los vecinos probablemente nos van a matar, pero durante toda la noche, rodamos monótonamente. Estoy probando el coche, probando a los demás del equipo, pero también probándome a mí.

El cansancio aprieta, cuesta concentrarse… Y para colmo, hay que seguir trabajando, comprobando si el coche aguanta, y cuidando de no forzarlo, mimándolo a cada operación.

Cuando amanece, las ojeras de todos indican que nos liemos ganado el descanso. Pero hay satisfacción general. Somos un equipo bien compenetrado que realiza sus tareas a la perfección, y la máquina responde.

—Creo que más de uno haría bien en preocuparse de lo que se le viene encima —digo a los demás, al bajar—. Vamos a ser la sorpresa del año deportivo.

—Da certo —dice Paulo—. Até logo, y dormid bien, que aún queda trabajo por delante.

No fue dormir lo primero que hicimos, Teresinha y yo, al quedarnos solos, en el alojamiento de que disfrutábamos en el mismo circuito, una oficina acondicionada para vivienda.

La cosa se prestaba. El entusiasmo por la tarea que estábamos realizando tenía que salir por algún lado.

Salió por el mejor de los posibles.

Digamos que… algún tiempo después, mientras nos echábamos el consabido cigarro de esos casos, fue ella la que dijo:

—¿Cómo lo ves?

—Pues qué quieres que te diga… Hay muchas cosas en el aire todavía, pero la moral sobra. Creo que lo haremos. No sé si ganar, pero sí un buen papel. Aunque abandonáramos a media carrera.

Casi se molesta:

—¡Nao vamos a abandonar!

—Mira, son muchas cosas en 24 horas. Puede pasar de iodo. Pero no vamos a quedar mal, descuida.

Un silencio, en la oscuridad. Luego dijo:

—No podemos quedar mal. No podemos abandonar.

Ya, pensé. Estos locos se están jugando el prestigio de la Patria, más que otra cosa. Y yo en medio. Pero la cosa tiene sus compensaciones, desde luego…

—¿Nos dejarán? —dije.

—¿Quiénes?

—¿De dónde salieron esos matones que terminaron tan mal? El que los envió puede mandar a otros.

La influencia de Paulo, su renombre, había solucionado los problemas con la policía, pero seguimos sin saber nada, de quién pudo enviar a los encargados de asustarnos.

Ella no contestó. Un instante después estaba dormida.

Y yo, mirando al techo, me entretuve en pensar en los líos en que me meto. Y, como siempre, concluí que no tengo arreglo.

CAPÍTULO VI

Le Mans es una locura. Un vicio.

Y eso que viví Indianápolis, hace años. Pero esto es muy distinto. No tiene nada que ver, aunque haya máquinas rodando en los dos casos.

Para la gente del lugar, todo empieza un mes antes, cuando se abre el plazo de inscripciones. Ahí empieza el baile de periodistas, técnicos, y también de los entendidos que, todos más o menos, se dedican a hacer espionaje industrial. Hay que saber quién se presenta, con qué máquina, qué adelantos técnicos lleva el coche, y por lo tanto, qué posibilidades tiene cada uno de ganar al final, o terminar por lo menos.

Cuando ya empiezan los entrenamientos y llegan los coches, la cosa se multiplica por mil, claro. Entrenamientos que por otra parte son muy cortos, nunca da tiempo para nada. Como hay tanto coche, tan distintos unos de otros, con diferentes categorías, cilindradas, velocidades y demás, se pone un máximo de doce horas por coche. Pero ese tiempo es en realidad mucho más si se cuenta que, mientras no rueda el coche, los mecánicos están trabajando en él como locos, sin dormir, comiendo un bocadillo nada más, sin parar, haciendo ajustes y comprobaciones para adaptarlo a esta pista única en el mundo.

Por descontado, tampoco descansan por la noche: Los coches no ruedan en la oscuridad, pero los mecánicos siguen dale que dale. Como trabajo, no estaría bien pagado con todo el oro del mundo. Pero ya digo que Le Mans es un vicio.

Porque es que, además, no hay más remedio que limitar el tiempo. En realidad, se corre sobre una carretera nacional en tres cuartas partes del recorrido. Una carretera que hay que cerrar

mientras pasan los bólidos, y dejar casi sin comunicación a la ciudad de Le Mans, que no es precisamente un pueblecito de nada, con otra gran ciudad, *Tours*. Y por las dos pasa una ruta de las más importantes de las que llevan a París.

Llegamos a Le Mans justo para los entrenamientos.

La entrada que hicimos fue apoteósica.

Nada más cruzar por el túnel que pasa por debajo de la pista para entrar en la zona reservada a los pilotos, empezaron sus bromas.

La verdad, mi «Quad» no debía ser cosa que se viera todos los días por allí, como vehículo de arrastre. Pero cuando le quitamos las lonas protectoras al «proto», los comentarios se dispararon. Y la máquinas de los fotógrafos también.

A la mañana siguiente ya teníamos titular en la prensa local. Una foto del Quad aún enganchado al remolque con el coche, y un «La bella y la bestia» en grandes letras.

Lo cierto es que debíamos de tener aspecto de pariente pobre, entre tanto rico. Las grandes marcas aparecían con despliegue de medios, remolques impresionantes para transportar cada coche y para residencia de los pilotos y mecánicos, y verdaderas oficinas, cuando no laboratorios, de las poderosas marcas de neumáticos, con almacenes rodantes de material.

Por cierto, el prototipo quedó bautizado un poco por las prisas. Al inscribirlo, el amigo de Paulo que lo hizo se dio cuenta de que no le habían dicho denominación alguna, y la empresa artesanal que lo construyó, en realidad un taller sin envergadura ninguna, tenía un nombre demasiado empresarial para que sirviera. Algo así como «Companhia da construccóes e preparacóes pra ajílicagáo das novas técnicas…», y no sé qué más. Me sonaba a «… dos grandes expressos europeos». O sea, que el tipo lo bautizó «Borboleta». Horroroso, porque traducido es exactamente «mariposa». Una cursilada.

O sea, que el pitorreo de los demás del ambiente di carreras era de cuidado. Los portugueses, con un camión di la Guerra Mundial, remolcando una preciosidad de trasto llamado Mariposa. Encantador.

Las bromas cesaron cuando me metí dentro del trasto por primera vez, di contacto (esta vez arrancó bien, no como e: la otra

ocasión), y empecé la primera vuelta de ensayo. El motor impuso respeto nada más hacerse oír. Pero yo estaba demasiado ocupado reconociendo el terreno para preocupar me de lo que pudieran decir por detrás.

A partir de los boxes, todo resulta como si te empujara de golpe a la pista de un circo. La recta de decelerado resulta demasiado corta, y siempre hay demasiada gente por allí, pero en cuanto te encuentras con la amplia curva de tribunas, sientes que la cosa va de veras. Y hay que estar atento a los otros que entrenan, que a su vez están más preocupados por conseguir un buen tiempo que por distinguirte a ti.

Tras la curva, siempre entre tribunas, viene la subida hacia el arco Dunlop, ese gran puente que sale en todas las fotos. Está en lo alto de una cuesta, y resulta bastante impresionante.

Cuando lo pasas, en la bajada de detrás aparece a la izquierda la Feria. Una zona con su noria y todo, en la que los menos aficionados de los espectadores se divierten mientras uno corre. A pesar de lo cual, el espectáculo resulta bonito.

Pero al fondo aparece una doble «s» de la que ya me han hablado. Voy lento aún, pero clavo frenos. Parece un chicane, uno de esos trucos para obligarte a frenar. Los carteles de distancia se me echan encima, pienso que me voy a pasar…

… Y luego resulta que es una curva rapidísima. Vale, primera lección, Indiana, viejo. En la «S» del Tertre Rouge se puede apretar el acelerador.

Subo hacia el viraje del Tertre, entrada de las Hunaudiéres. He metido segunda en la «S», así que en este trozo, pasando bajo otro arco-puente, entro la tercera, gano algo de velocidad… Y el viraje se me viene encima antes de pensarlo. La condenada mariposa se está envalentonando en este enorme circuito, habrá que tener cuidado.

Bajo a segunda, giro a la derecha… y encuentro que esta curva también se puede tomar mucho más rápida, probablemente admita la tercera y todo.

Y de pronto, me veo de excursión por el campo. Ha empezado la línea recta de las Hunaudiéres, y estoy en realidad en medio de un paisaje francés, entre campos cultivados y bosquecillos de castaños. Correr aquí será bonito.

Pero hay que ocuparse del coche. Tercera, y el motor gruñe a fondo por ahí atrás. Cuarta, cuando aún no debo de haber recorrido ni dos kilómetros de esta recta de casi seis. Ciento sesenta, ciento setenta… Es verdad que se puede correr por aquí. Ciento noventa, doscientos, doscientos diez… Meto la quinta. Pronto estoy a doscientos cincuenta, doscientos sesenta… La maldita mariposa está lanzada.

Hacia la mitad de la recta, al pasar por delante de una zona acotada para espectadores, voy a…, ¡trescientos kilómetros por hora, y aún tengo las 10 000 revoluciones por minuto en el indicador!

Es demasiado para una primera vuelta, levanto el pie, aunque con cierta pena. Me han avisado mucho de la curva de Mulsanne, al final de las Hunaudiéres. Hay letreros de proximidad que te dicen lo mismo. Aumentan los carteles publicitarios y las instalaciones para el público. Una pequeña curva, ahí está Mulsanne, cuando ya he bajado a casi cien por hora, y sigo frenando. Bien, los discos sujetan lo suyo, buena frenada para un trasto como éste. A pesar de lo cual la curva es endiablada. Hay su vía de escape y todo previsto.

A la derecha, los puestos de señalización, ahora vacíos. Habrá que estar atento a las indicaciones que den ahí cuando esto vaya de veras. Paso por delante a poco más de cien, acelerando. Otro lugar que admite buen toque al pedal, en el futuro.

Pequeña curva a la derecha, de nuevo. Voy a buen ritmo. Ahí viene ahora el doble viraje llamado Indianápolis, mira por dónde. Tendré que cuidar bien de no salirme precisamente aquí, el pitorreo de los periodistas sería de impresión. Vale.

Casi enseguida, delante de otro recinto para espectadores, viraje de Arnage, otro de los que me han advertido. El más lento, dicen. Más freno, otra vez. Desesperantemente lento. Allá voy… ¡bah! También admite más.

Pero a la salida de la curva, empiezo a maldecir a Francia entera. El asfalto está muy mal. Bache tras bache. Probablemente no se notaría con un coche normal, pero un prototipo lo nota, y cómo. Creo que he rascado en el suelo con la carrocería y todo.

A la izquierda, entre los árboles, hay un pueblecillo, probablemente el culpable del mal estado del suelo, Arnage. No

tengo tiempo de hacer turismo, se me echa encima el virage Porsche. Sigue el suelo en mal estado. Curva a la derecha, ese famoso viraje con nombre de competidor. La maldita curva es irregular, de esas que llaman con doble radio. Ahí viene curva a la izquierda. Maldigo otra vez a los franceses, ¡tiene el peralte al revés! ¿Y en esta cosa quieren que corramos? Frenazo de nuevo, y allá voy. Endiablada, la curvita.

Luego, los «chicane». Parece que los pusieron no hace muchos años cuando alguien se salió y fue a estrellarse en la tribuna de Maison Blanche, matando a varios espectadores. De todas maneras, son asesinos. Doble curva de trazado muy difícil. Y encima bautizado con nombre de compatriota, Viraje Ford.

Bien, ahí están los boxes. Voy reduciendo velocidad, y entro. Teresinha sale al encuentro del coche, con todos los cronómetros y cacharritos colgados, y aplaudiendo.

—¡Bravo! Cinco minutos, doce segundos, treinta y dos centésimas. Espléndido. Al fin y al cabo, los Porsche lo están haciendo a tres treinta y cinco setenta y tantos…

No me había dado cuenta hasta ahora de que estaba de guasa. La muy bruja, intentando pincharme…

—Bien —dice—. Da otro par de vueltas, y a la tercera pasada cronometramos. No te entretengas, que el tiempo pasa.

—O. K. —respondo. Y allá vamos otra vez: hacia el infinito cemento.

Doy la vuelta sin problemas. Paso chicanes, y no tomo la pista de boxes, manteniendo el ritmo por delante de las tribunas.

Teresinha ha sacado el panel de señales, con un buen «O. K.» en letras gigantes. Sonrío bajo el integral. Está disfrutando casi tanto como yo. Va por ella, esta vuelta.

Curvas de tribunas, arco Dunlop, la feria a la izquierda. Nada importante, aunque he subido el ritmo. Ante la «S» del Tertre, apuro frenada hasta el cartel de los 150 metros, ni uno menos. Me ciño al interior por la izquierda, y enseguida lo mismo al lado contrario en la curva siguiente. Bien, he pasado fuerte, aquí esto pudiera ser el límite. Tendencia a sub-virar, pero bien.

Vamos a la Tertre. Cuarta, y acelerador abajo. Buen tirón, y enseguida freno de nuevo. Tercera para entrar en curva, con el morro buscando la hierba del borde más allá de la raya blanca.

Trabajo sobre la dirección para corregir el subvirado. Bien, bien… Ahora es la trasera la que se va un poco, sobrevirando. Golpe de volante, golpe, golpe… ¡Hecho!

Estoy entrando en Hunaudiéres, y en tercera. Cuarta, casi antes de que la centrífuga suelte la trasera del coche. Castigo el acelerador, entrando a fondo. Casi diría que el V8 se alegra ahí atrás. Atención a la dirección, las ruedas delanteras acusan el acelerón sobre el firme un tanto irregular. Habrá que dosificar los arranques en recta, Indiana, viejo. Subo a doscientos en un instante, mientras el cuentarrevoluciones trepa como loco. Doscientos treinta, doscientos cincuenta, y estoy aún empezando la recta. Apuro la cuarta hasta el mismo límite, y cuando meto quinta toda la máquina pega un suspiro de alivio, y sigue acelerando. Me inquieta un poco el baile en zigzag, aunque sea mínimo. Pero la dirección es precisa, corrijo con suavidad. Cambio de rasante, sin problema de adherencia. Trescientos ya. Trescientos diez. Trescientos veinte. Demasiado cerca de las
10 000 r
. p. m. Las rebaso. Trescientos treinta. La zona roja del contador se aproxima. Estamos a trescientos cuarenta, y el baile aumenta, tengo que trabajar más con el volante. *Flash* mental del accidente de Paulo. Aparto la idea, no estamos para eso.

Nuevo cambio de rasante. Ahora el coche lo ha acusado más, algo me avisa que estoy apurando demasiado. Mantengo los trescientos cincuenta, a poco más de las
10 000 r
. p. m. Y, a la altura de uno de los bosquecillos, entro en la raya de los trescientos sesenta… antes de empezar la maniobra de frenada.

Estoy en ello cuando me acerco a la minicurva. He metido cuarta, y el motor se lamenta. La adherencia del tren delantero ha dejado de preocuparme ahora. Tercera, y freno. Primero muy suave, ganando energía poco a poco. Ahí viene Mulsanne, Indiana, vas demasiado… ¡demasiado rápido! ¡No tendré sitio!

Calma, viejo. Freno, freno intermitente para evitar el bloqueo… Algo en mí quiere gritar, pero trago saliva. Se acerca, se acerca demasiado… En todo caso, atención a tomar la pista de escape. Freno más a fondo. El morro deja escapar un chirrido, ha tocado el asfalto. Voy por el borde izquierdo de la pista, me abro un poco más

aún mientras reduzco a segunda, dudando si meter incluso primera para frenar aún… Empiezo a trazar hacia la derecha, corrigiendo el subvirado… y es la trasera la que está queriendo desplazarse hacia fuera de la curva, culeando. Tranquilo, Indy, lo hará… Lo está haciendo… Tengo el volante aferrado, las manos crispadas, como si llevara todo el peso del coche pendiente de ellas… ¡Lo hizo! Dioses, qué alivio, he pasado Mulsanne.

Estoy sudando bajo el casco integral, la presión del almohadillado en los lados de la cabeza, en las sienes, resulta sin embargo aseguradora, reconfortante. Huele a goma quemada, pulverizada, en el interior del habitáculo. Cuando debiera oler a mariposa torturada, pienso. Pero la máquina está tan feliz, como hecha para esto. Viva el ingeniero al que se le ocurrió diseñar esta cosa, viva Paulo, viva Portugal, qué bonita es la vida.

Traqueteo de baches en Arnage, y aún procuro arañar unos segundos a pesar de los saltos. Quizá haya que, retocar un poco la amortiguación, después de todo. Pero será preciso regularla sin perder adherencia, y la presión de los neumáticos no puede variarse si no cambian las condiciones atmosféricas. Vale, eso será cosa de José, el mecánico, de acuerdo con Paulo.

Me concentro ahora en los chicanes, y acelero delante de las tribunas. El cartel de mis compañeros dice ahora «¡GO!», animándome a darle. Pero no lo levanta Teresinha, que debe estar dedicando toda su atención a los cronómetros.

Bueno, ahora va de verdad. A ver Indiana, viejo.

Esta vez hago la primera parte del recorrido con soltura total, sintiéndome a mis anchas, como si ya fuera algo parecido a Estoril. Creo que he ganado algunos segundos antes de la «S» del Tertre, y consigo dar más velocidad aún entre •ese lugar y el viraje. Entro en Tertre Rouge una vez más en tercera, pero apurando trazado, bien ceñido al borde interior, algo más rápido que las veces anteriores. Bien, y ahora vamos a lo positivo.

Cuarta, sin preocuparme ya lo más mínimo. Antes de pensarlo, estoy en los doscientos por hora, sin problemas de adherencia al haber dosificado un poco mejor, aun acelerando a fondo. Ni siquiera tengo inquietudes con la suspensión, aunque habrá que mejorar adherencia de alguna forma. Meto la quinta mucho antes que en la vuelta anterior, torturando la máquina como quien clava

espuelas. Y responde, está respondiendo… Cambio de rasante a trescientos diez, y ligera inseguridad. Rebaso sin embargo las 10 000 r. p. m., sin preocuparme. El motor responde como la seda, aunque una seda ruidosa. Trescientos cuarenta. Todo en orden. Trescientos cincuenta. Estoy teniendo que trabajar con el volante, los bandazos pueden ser ya como de medio metro, pero mantengo la trayectoria, aunque en zigzag.

Ahí viene el bosquecillo, y estoy en los trescientos sesenta. Es el tope, Indiana, viejo. Levanto el pie. Y ahora, la frenada.

Empiezo la maniobra antes, y dosifico un poco más para ganar unos metros que pueden ser decisivos. Al llegar a la curva en miniatura, ya voy frenando, aunque apenas ha descendido la velocidad punta. Cuarta, con lamento de mona. Tercera, mientras me acerco a Mulsanne. Estoy a la altura del cartel de los 500 metros. Ahora el de 250. Tranquilo, Indy, esta vez va mejor. Me concentro en la trayectoria, mientras bajo de régimen. Abierto a tope por la izquierda, voy ciñéndome a la derecha, corrección de volante, culeo bien controlado…, Mulsanne queda atrás otra vez.

Ahora se trata de arañar algunos segundos desde aquí hasta las tribunas. Lo intento en Indianápolis, para dejar bien el nombre de uno. Freno casi a fondo a 150 metros de la primera curva, y meto cuarta. Procuro no oír el aullido indignado del motor a mi espalda, y dejo bajar el ritmo hasta entrar en el «pico» que forma la curva. Meto tercera en ese mismo instante. Lo he conseguido sin bajar de los 190, no me parece que esté mal.

Arnage, bien despacio. Maldigo el bache que queda justo delante del anuncio de cigarrillos «Gitanes», y lo anoto mentalmente para evitarlo la próxima vez. Las bandas rojas y blancas de esta zona me hacen recordar con cariño Estoril aunque el suelo está peor, los franceses no son tan cuidadosos como en Portugal. Paso el viraje Porsche arañando los segundos que puedo, y luego el doble chicane. La verdad, estoy agotado.

Delante de boxes, a todo gas, la decepción. He llegado con verdadera ansiedad por ver el tiempo que he conseguido, y no hay cartel ninguno. ¿Qué pasa?

¿Qué puede haber podido pasar? Nadie me ha hecho la más mínima señal. Y eso que estoy agotado por el esfuerzo. ¿Qué

diablos…?

Empiezan a bailarme por la mente todo tipo de posibilidades. Un accidente con el combustible, una descalificación… ¿Estarán decepcionados, no habré conseguido un tiempo suficiente…? La cabeza me da vueltas, mientras sigo rodando a todo el ritmo que me es posible.

Entro en Hunaudicrcs esta vez con el estómago encogido. A pesar de lo cual, me esfuerzo en estudiar algo más el trazado. Es posible que pueda apurar la aceleración para llegar al primer cambio de rasante algo más fuerte… pero entonces quizá la adherencia disminuya a niveles peligrosos. Y antes del bosquecillo debería de haber podido pasar de los trescientos sesenta… ¿Hasta los setenta quizá? Pero el motor iría a demasiadas revoluciones entonces.

¡Y de pronto, lo entiendo todo! Novato de mí, por supuesto que nadie podía hacerme señas al terminar la vuelta. Estoy en plena maniobra de frenado cuando suelto la carcajada, que resuena dentro del casco, y dentro del habitáculo, atronando. Claro que no, Indiana, novato: ¡estaban todos pendientes del crono! ¡Nadie podía decirme qué tiempo había hecho, *la vuelta terminaba justo en ese momento*! Se supone que cuando pasas por boxes te dicen el tiempo… de la vuelta anterior. ¿Quién iba a preocuparse de animarme, si estaba terminada la primera vuelta cronometrada de nuestra máquina en Le Mans?

Completo la vuelta al circuito con los nervios de punta. He decidido entrar en boxes al llegar a la zona de tribunas, para una primera vez no ha estado mal.

Al llegar a la pista de deceleración, encuentro a todo el equipo dando saltos de bienvenida. Incluso algunos de los mecánicos de otras marcas me saludan al pasar, y hacen gestos de aplauso, o enseñan el pulgar hacia arriba. Soy el primer sorprendido por ese recibimiento.

Y sigo sorprendido cuando, antes incluso de haberme quitado el casco, justo abrir la puerta, una felicísima Teresinha que apenas puede hablar de emoción se me cuela dentro del coche y me abraza. Sigo sin entender nada…

… Hasta que, apagado el ruido del motor, oigo la voz del locutor de la torre de cronometraje, que habla cada pocos minutos.

Entiendo poco de su francés, pero nos está dando la enhorabuena a todo el equipo lusitano. «Por primera vez en Le Mans, en una de sus primeras vueltas al circuito, el tiempo conseguido por el equipo que ha inscrito la "Borbolla" de motor brasileiro y caja de cambios original ha sido una grata sorpresa… Grandes perspectivas para este simpático grupo… etc».

Cuando consigo que mi portuguesa se me quite de encima (y no porque me disguste su contacto, claro), salgo del coche. Y es Paulo quien me lo dice: La vuelta cronometrada ha sido de 3 minutos, 37 segundos, 22 centésimas. Casi alcanzo a los coches oficiales de Porsche, que están rodando a

3 35 74

, un ritmo que se considera endiablado, aunque aún puede ser superado en los entrenamientos siguientes. Y el patrón termina con un abrazo. Le asoman las lágrimas, no puede añadir más…

O sea, que está conseguido, pienso.

Indiana, viejo, lo has hecho. Y a la primera.

O sea, que no hace tanto tiempo, desde lo de Indianápolis. Que estoy en plena forma. Y el esfuerzo del circuito, esas horas interminables, casi infinitas, han valido la pena.

Casi sonámbulo, aturdido, con todo el cansancio encima, recibo abrazos, apretones de manos, algún *flash*… La locura. Vienen hombres de Porsche, alguno de los de Jaguar, que no hace mucho han vuelto a Le Mans, desde los muchos años que estaban ausentes… Una verdadera locura. Hasta ahora estaba acostumbrado al trabajo solitario, oscuro, del circuito, en Estoril, pero ahora llega la popularidad. Y no hay más remedio que aprovecharla, a ver si aparece algún «*sponsor*» antes de la carrera y soluciona el problema económico…

Aún no me lo creo. Paulo, sin embargo, me lo asegura. El cronometraje oficial lo ha comprobado desde la torre central.

3 37 22

. Eso nos asegura, si mantenemos el ritmo, una posición de salida por delante de la media. En anteriores carreras se han clasificado corredores hasta con cuatro minutos…

Nada puede quitarme el magnífico sabor de una frase que se repite por dentro de mi cabeza: «Lo has conseguido, compañero, lo has conseguido».

CAPÍTULO VII

El último día de entrenamientos, el esfuerzo mayor, como siempre pasa.

Habíamos ganado bastante desde el primer contacto con la pista. Tanto, que ya no había menor broma entre los colegas. Al contrario, despertábamos una admiración que a veces llegaba casi a algo parecido al rencor o la envidia, en los menos deportivos.

La prensa fue generosa con nosotros. Se escribió acerca de nuestro equipo en cada revista especializada y cada periódico sin especializar. Fuimos la atracción del año.

Mientras tanto, habíamos trabajado en firme, por supuesto. Sobre todo, los ensayos con la «cola larga», la trasera especial alargada, con dos timones pequeños que mantenían en alto un buen alerón aerodinámico especial, mayor aún que el que me hizo tomar al principio a la máquina por una divinidad mitológica. Autorizada por el reglamento, esta modificación de carrocería había mejorado adherencia en las Hunaudiéres… y me permitió ganar algunos kilómetros-hora de velocidad punta.

Algunos retoques en la suspensión delantera mejoraron el comportamiento en asfalto rugoso. El resto era imposible de corregir, al parecer. Todos los pilotos me lo habían señalado, los neumáticos de construcción radial causan ese efecto a velocidad fuerte.

Pero quedaban algunos problemas más serios.

Uno, el del «*sponsor*». A pesar de la atracción despertada por la mariposa portuguesa (el nombre seguía horrorizándome), nadie se animaba a arriesgar su dinero en nosotros. Una revista ilustrada española, por cierto que de las llamadas «del corazón», nos había soltado algunos fondos… a cambio de contar nuestra «aventura» en

uno de sus números. Leí el artículo, y me entraron ganas de estrangular al periodista.

Pero habían soltado dinero, y teníamos que cumplir el contrato. Así que, si alguna vez se encuentran un artículo de revista que hable de nuestro coche, verán que en las fotos hay unos adhesivos con el nombre «¿Qué tal?». Es el título de la revista. A mí me suena bastante estúpido, pero qué remedio.

El resto habían sido descuentos en material de recambio para el coche, una donación de un juego de neumáticos gratis a cambio de llevar el adhesivo del distribuidor local, algún dinero procedente de una marca de perfumería masculina («El aroma de los triunfadores», dice la publicidad de esa marca, a veces con fotos de nuestro coche. Probablemente no saben que a lo que huelen los triunfadores automovilísticos es a sudor, nada más). Todo eso. Pero sólo eso.

—Apenas cubre los gastos de comida y alojamiento del grupo dijo Paulo, desanimado. —El problema es que, si tenemos una avería, va a haber que abandonar, sólo por falta de, repuestos. Eso sin contar con que no descubramos averías de importancia en el tiempo que falta para salir.

El otro problema era el de los pilotos. Sólo habla dos profesionales en el equipo, Paulo y yo. Y él apenas había corrido, dolorido como estaba aún. Dio cuatro vueltas de clasificación durante los entrenamientos, y hubo que sacarlo del coche casi en brazos, mareado y medio «groggy». Pero no había otro remedio que inscribirlo como piloto.

Todos los equipos, desde hace unos años, suelen presentar tres pilotos, por lo duro de la prueba. Había la posibilidad de contratar a un tercero, de los que en esas fechas se pasean por los boxes con un maletín en la mano. En él llevan fotos y recortes de prensa que acreditan su curriculum deportivo, y también algunos adhesivos del «*sponsor*» que les apoya. Pero exigen también que se les pague, como es lógico. Y nosotros no teníamos con qué.

—No hay más que una solución —dije—. Cargaré yo con todo el peso de la prueba, Paulo. Tú conduces un par de vueltas o tres cada vez, y me dejas el volante a mí en cuanto no puedas más.

—No es posible —respondió—. Cada piloto tiene un número de vueltas reglamentario que dar. Los jueces son muy severos respecto a esto, por seguridad de los propios interesados. Un piloto medio

dormido en la pista en un peligro.

—Lo sé. Pero también suelen hacer excepciones en caso de emergencia. Si alguien se pone enfermo, por ejemplo. Cuando se presente el caso, no tendrás más que declararte incapacitado para conducir. Nadie que te mire a la cara tendrá la menor duda de que lo estás, y entonces me autorizarán a mí.

Por último, quedaba la máquina. Yo había comprobado ya que era capaz de rodar fuerte, aunque con una velocidad punta ligeramente inferior a la que sacaban los Porsche oficiales en las Hunaudiéres, que se compensaba con una estabilidad a prueba de bomba que permitía superar la desventaja en el resto del circuito. Pero quedaba la incógnita de cuánto podría resistir una mecánica casi artesanal.

Y luego, la dirección. ¿Aguantaría? El accidente de Paulo me pesaba en el alma a cada rato. Cuando lleváramos doce o catorce horas, ¿qué pasaría con el material de alta sensibilidad del tren delantero? Prefería no pensarlo.

Así que, en la sesión final de entrenamientos, cuando la organización nos reunió a todos los pilotos para comunicar el orden de salida, yo tenía negros nubarrones en la cabeza. Todo me parecía de pronto una locura, una inmensa locura.

Un tremendo revuelo anunció que salían los nombres.

El primero, cómo no, era un Porsche. Y el segundo, y el tercero, y el cuarto…

El mejor tiempo en entrenamientos había sido el del 962C de Jochen Mass y Bruno Wollek, con

3 minutos 15

segundos 99 centésimas. Seguían otros tres Porsche con tiempos muy cercanos, y luego tres Jaguar británicos.

Yo había logrado un

3 33 51

que nos colocaba en novena fila, justo por delante de otro Porsche de un equipo de españoles, decorado con los colores de una marca de tabaco, «Fortuna». Gente agradable, el equipo Pareja-Villota-Romero, que se dedicaba a animarnos cada vez que podía.

Paulo estaba contento… aunque muy pálido. Había abandonado las muletas, pero cojeaba ostensiblemente, y se sentaba en cuanto podía.

—No te preocupes, Indy —dijo, sonriendo con cierta tristeza—. En el coche estaré sentado, no cojearé.

El golpe final vino una hora después, cuando recogíamos todo el material para irnos a descansar. Nos llegó una nota de la organización para que nos presentáramos en la central del
A. C. O.

Allí nos esperaba uno de esos grotescos gendarmes franceses, con su ridícula gorra, o quepis, o como lo llamen.

—Suivez-moi, misié-dame —dijo, o algo parecido. Que, le siguiéramos, vamos, Teresinha y yo. Paulo, por fortuna, se había quedado en boxes.

Fuimos tras él hacia el puesto central de policía del recinto. Entró con toda su autoridad desplegada, sin llamar.

Al fondo, había un individuo esposado, cabizbajo, en una silla.

—¿Connaissez-vous ce
type-lá
? —dijo. Teresinha tradujo: que si conocíamos al tipo.

—Ni idea —dije—. No lo he visto en mi vida.

El poli no debió de entenderme mucho, pero estaba claro que yo había dicho que no. Miró a Teresinha. Ella movió la cabeza.

—¿Et ça alors?

Levantó en la mano un fusil de mira telescópica, de bastante calidad. Un Enfield Sniper Rifle, me pareció. Modelo bastante reciente, calibre 7,65 OTAN. El poli lo había sacado de un estuche tipo instrumento musical, acolchado por dentro. Un equipo de profesional… demasiado burdo.

—Dile que ni puñetera idea de ese trasto —dije a Teresinha. Ella respondió al poli que nones.

—Et bé dis done —dijo el uniformado, en un soniquete que sonaba grotesco—. ¿Alors, comment expliquez-vous ça?

Cogió de sobre la mesa una billetera. La abrió, con gesto de ópera barata, que debía de estudiar por las noches ante el espejo. Nos puso delante de las narices un par de fotos…

… En la que aparecíamos, en una, todos nosotros junto al coche, probablemente en una sesión de entrenamientos en el circuito de Estoril. La foto tenía aspecto de haber sido ampliada para que se nos pudiera reconocer, y el ángulo era un tanto elevado. Posiblemente tomada de un edificio alto de los que rodeaban el

circuito costero. En la otra estaba Paulo solo, casi en primer plano.

Mientras mirábamos, perplejos, el gendarme exhibió, desplegándolos, varios periódicos y recortes, en los que aparecían referencias a nosotros y nuestro coche. Diarios de Portugal, una revista del automóvil francesa, hasta tenía el dichoso ejemplar de la española «¿Qué tal?», maldita sea.

El gendarme, triunfante, contemplaba el efecto de su representación. Que a uno de ellos le había parecido un músico un poco raro, y lo habían detenido cerca de las Hunaudiéres, vino a decir.

—¿Le han interrogado? ¿Qué dice? —preguntó, en francés, Teresinha al poli.

El otro respondió que ríen de ríen. Que el tipo se negaba a hablar. Pero que ya hablaría… de una forma u otra. Tenían… (levantó las cejas). Medios… (otro levantamiento de cejas, como para subrayar). Realmente… (más cejas). Eficaces. Toda una exhibición de gimnasia facial, el tío.

No quería yo saber nada de eso, así que nos largamos.

—¿Qué opinas? —me dijo Teresinha.

—Como si no hubiera bastante de qué preocuparnos —respondí.

—Sobre todo, que no se entere Paulo… hasta después de la carrera, por lo menos.

Y en eso quedamos.

Capítulo VIII

Siento decepcionarles, pero no sé si saben que la salida de las 24 Horas de La Mans ya no se da, desde hace unos años, en estilo Le Mans.

¿Recuerdan aquello tan bonito de que los pilotos se ponían en fila en uno de los lados de la pista, y al dar la señal salían corriendo, saltaban dentro de su coche que les esperaba aparcado al otro lado, lo ponían en marcha y empezaban a rodar? Pues ya no se hace, desde hace unos años. Era muy folklórico, pero bastante inseguro.

Y he comentado el trabajo que cuesta meterse en un prototipo de los actuales, ¿verdad? Pues imagínense hacerlo, encima, con prisas.

Lo siguiente es que, por supuesto, a nadie se le ocurría perder el tiempo poniéndose el complicado cinturón de seguridad de cinco anclajes, en lo que se tarda lo suyo. O sea, que en la parte más peligrosa de la carrera, la salida, cuando los coches van más juntos y disputándose cada centímetro como locos, los conductores iban sin la seguridad que proporciona el cinturón.

El golpe de gracia a ese sistema de dar la salida se lo dio Jacky Ickx, hace años, cuando corría con un Mirage-Ford. Se dio la salida, todo el mundo salió corriendo como loco, arrancaron los coches y allá fueron… mientras Ickx, el cachondo de él, cruzaba la pista al paso, sin prisas, entraba en su coche, se tomaba el tiempo de ponerse el cinturón cuidadosamente, arrancaba, y salía el último, con toda calma. Lo genial es que, 24 horas más tarde, llegaba el primero a la meta.

Les cuento esto para que no se extrañen si les digo que en la parrilla de salida, yo estaba esa vez en novena fila. Porque ahora los

coches están de dos en dos a todo lo largo de la recta de tribunas cuando un coche oficial, el que en Indianápolis se llama
«pace-car
», arranca el primero. Todo el mundo le sigue, conservando obligatoriamente posiciones, y sólo cuando, después de darle una vuelta completa al circuito, se pasa otra vez por línea de meta y el
pace-car
se retira, empieza de verdad la carrera… y los adelantamientos, y la lucha por ganar posiciones, por dejar atrás a los coches «lentos», todo eso.

Pero lo que no te quita nadie son los nervios de antes de empezar.

Las cuatro menos algo. Todos dentro de los coches, esperando la salida.

Los españoles del Porsche, de juerga. El llamado Pareja, un tipo de cara redonda y destartalada con pinta de ser un buenazo, me hace señas desde su coche:

—¡Eh, Lusitania! —dice, tomándome por portugués a mí también—. ¡Si te dejo paso, no hace falta que me digas «obligado»!

La broma no tiene gracia, pero saludo cordialmente.

Antes de darme cuenta, sin embargo, el locutor anuncia comienzo de carrera y el
«pace-car
» se pone en movimiento.

El ruido de cincuenta coches a escape libre poniendo en marcha sus motores resulta indescriptible.

Sólo que al instante todo desaparece, con la necesidad absoluta de concentrarte en lo que haces, mantener distancias respecto a los de delante y a los de atrás, rodar en formación durante todo el recorrido del circuito.

Puedo jurar que se hace eterno.

Pero desde luego, es un sistema de dar la salida bastante más seguro que los demás.

Por Hunaudiéres, al menos, el coche oficial, creo que un Matra, pisó bastante a fondo, pero aun así. Para cuando vi llegar el viraje Ford y sus chicanes, con las tribunas al fondo, tenía ya los nervios destrozados, y cosquilleo en el pie del acelerador. No veía el momento de pisar a fondo.

Recta de tribunas, y el coche de la organización se hace a un lado. Ahora sí. Al pasar por la línea de meta, los coches de cabeza empiezan á lanzarse. Es obligado respetar la formación escrupulosamente hasta pasar esa raya, pero en ese momento todo se dispara.

El Porsche de cabeza sale como un rayo. El piloto fuerza el ritmo desde el primer momento. La táctica es vieja: se trata de obligar al resto de los coches a seguirle a todo gas, y con eso aumentar el desgaste, mientras el resto de los coches de la casa hace una carrera más conservadora. Da igual que el «coche-liebre» termine rompiendo, hay otros de la misma firma dispuestos a clasificarse en la lista final, y mientras tanto los de marcas rivales van desapareciendo con averías debido al fuerte ritmo.

Y como lo sé, tengo que dominar mis nervios, y las ganas de medirme con los primeros, para mantenerme a mi propio paso. Me cuesta una enormidad, pero lo hago. Procuro sólo que no me cace el grupo de los Gran Turismo, y otros vehículos lentos, que en realidad estorban bastante para la conducción.

Tras el primer paso por Hunaudiéres, recta en la que dejo pasar a todos los locos que quieren hacerlo, viraje de Mulsanne. Ahora sí, los señalizadores están en posición, y hay un mensaje mara mí: COOL, «frío, sereno». No sé si será cosa de Teresinha o de Paulo, pero en cualquier caso, es un gesto simpático que me hace sonreír, allá bajo el casco.

Me mantengo sereno, entonces. El pelotón se está estirando, aunque el ritmo general se mantiene fuerte. Pero la jauría rabiosa de los Porsche de cabeza debe ir realmente lanzada.

Primera vuelta de carrera.

Estoy manteniendo más o menos las distancias con el Porsche «Fortuna» del español, «Pareja». En un momento determinado, más o menos a la entrada de la recta de tribunas, se hace a un lado de pronto. Me sorprendo a) principio por una maniobra que no entiendo, hasta que vuelve a su posición para negociar la curva de tribunas, justo pasar los boxes. Pero más tarde, casi debajo del puente Dunlop, vuelve a hacerlo. Maldita sea, este juerguista de los demonios tiene ganas de bromear y todo, está recordándome su broma de antes de arrancar. No puedo decirle «obrigado», pero le hago guiños con los faros, y mantengo la velocidad. Bromear a

doscientos por hora, qué moral…

Sólo que, unos metros más allá, se acaban las bromas.

Vamos pegados al pelotón Porsche-Jaguar de cabeza, mientras los «lentos» empujan por ahí atrás. De pronto, capto entre los coches de delante algo extraño. Todos empiezan a apartarse de golpe, como en una explosión. Y estamos entrando, recién pasado el puente, en la zona de entrada a la «S» del Tertre.

Desde la cuesta, según voy bajando, veo al fondo todo el jaleo. Uno de los coches de cabeza, probablemente un Porsche, se va hacia fuera de la pista, se clava en la reja metálica de protección levantando una nube de hierba pulverizada que arranca con las ruedas a su paso. Pero hay otro coche que ha chocado con él, y se cruza en la pista sin control.

Los del grupo de cabeza buscan como locos cada uno su vía de escape. Tres o cuatro lo han logrado y se alejan. Los comisarios de pista han encendido las luces de alerta, amarillas y parpadeantes, y agitan furiosamente banderas del mismo color.

El coche sin control cruza la pista, gira sobre sí mismo, hace un «trompo» y vuelca. Luego, sigue rodando como un papel al viento, sobre la pista, dando saltos…

—… Hacia nosotros. El Porsche «Fortuna» y mi «Borboleta» llegamos al lugar en el preciso momento en que la masa giratoria de hierros y plásticos deshechos vuelve a cruzar la pista. Se viene encima. Va a aplastar al que encuentre a su paso…

Pareja demuestra sus reflejos de buen conductor. Volantazo a la izquierda, se lanza sobre la hierba del borde de la pista, entra en la zona intermedia entre el asfalto y la valla de protección, y parece que logra escapar por ahí, lo pierdo de vista.

No puedo ver más, el monstruo rodante que hace un instante era un coche se me echa encima.

No tengo sitio para hacer lo mismo que el español, la vía libre de ese lateral está ocupada por él.

Estoy frenando a fondo, he reducido marcha para retener con el motor del coche, pero es claramente insuficiente, la inercia me empuja hacia el obstáculo.

No hay más que una salida… si la hay.

Giro a la derecha, busco el lateral derecho… Percibo apenas que ahí detrás están llegando todos los prototipos que quedaban.

Busco un lugar de escape, tras las huellas de un Jaguar que ha hecho lo mismo.

Atravieso la raya blanca de límite. Entro en la hierba. El coche sin control viene hacia mí, cortándome el paso.

Esa zona de hierba está ahí para frenar precisamente los coches sin control. No puedo clavarme en el suelo blando, ¡no puedo! ¡No tendré sitio para escapar!

El volante ha enloquecido, parece que quiere írseme de entre las manos. La delicada dirección superprecisa me transmite la rugosidad del terreno, que no está hecho para correr sobre él.

Estoy casi encima, casi a punto de clavarme, en la valla metálica… ¡y el coche accidentado sigue llegando!

¡No hay sitio… no!

¡Sí lo hay!

Con todo el costado derecho de la carrocería raspando en la valla metálica, arranco alguno de los barrotes de madera preparados precisamente para romperse y sujetar los bólidos sin control, consigo pasar. Un trozo de plástico de la carrocería del accidentado se estrella sobre mi frontal, rebota en el parabrisas con ruido lúgubre, se pierde por detrás. No veo apenas nada, estoy atravesando una nube de hierba pulverizada por el Jaguar que iba delante, humo de su escape, polvo de neumático de su frenada. La tierra blanda me sujeta, tortura la dirección, amenaza clavarme, hacerme perder el control…

… Pero paso. ¡He logrado pasar!

Todo se aclara de pronto. He vuelto al asfalto. Conseguí no quedar clavado en la banda de hierba. Entro en la «S» del Tertre, por la que paso como un zombie, mecánicamente, mientras intento, en breves ojeadas a los retrovisores, saber qué demonios está pasando allí atrás.

No veo nada. Alcanzo a Pareja, que ha pasado sin daño también. Sólo sé que hay coches que siguen viniendo, que también han pasado. Pero los comisarios siguen agitando banderas amarillas, y en los postes de aviso siguen parpadeando las luces intermitentes.

Paso bajo el segundo arco-anuncio. Lo tomo mucho más lento, es obligado bajar la velocidad cuando brillan las luces de alerta.

Se me hace eterna Hunaudiéres. Pero aprovecho para recuperar la respiración. Tengo las imágenes vividas bien clavadas en el

cerebro. ¿Qué diablos habrá podido pasar?

En Mulsanne, los señalizadores van tomando nota del paso del coche que tienen asignado, más que ocuparse de señalar nada. Sin embargo, mantienen el «COOL», más necesario ahora que nunca. Pienso, al alejarme, que estarán tranquilizando, por el teléfono interior del circuito, a mis compañeros del *stand*, que a buen seguro han pasado un susto de muerte en el tiempo que he tardado en llegar a Mulsanne. Ahora sabrán que estoy bien.

Pareja sigue ahí delante, siempre a marcha lenta. Empiezo a impacientarme. Las luces amanillas siguen ahí, y los coches no está regulados para esta marcha. Si no autorizan a acelerar de nuevo, pueden empezar los fallos de motor.

Esto es así. Como una guerra. No puedes preocuparte por el compañero que ha caído. Tu oficio te obliga a seguir.

Indianápolis, Arnage. El firme en mal estado se nota de muy diferente forma a marcha lenta. Y sigo preguntándome qué habrá pasado con el Porsche accidentado.

Pareja está a los talones del Jaguar «Siik Cut». Delante hay más Porsche. Pero tengo que cuidar de los indicadores de temperatura; que están subiendo lentamente. El coche se me calienta con este ritmo.

Entro en la zona de tribunas. Agradezco la lentitud; que me permite sacar una mano por la ventanilla, y saludar a mis compañeros de boxes. Pero noto que la gente me señala con la mano, debo llevar marcado en el coche el rascón contra la valla. No hay panel ninguno en mi box.

En la curva de tribunas, desaparecen las luces amarillas, y pasan a verde. Adelante, todo puede seguir.

Puente Dunlop. Allá abajo, las señales del accidente. Pero apenas puedo mirar.

Paso entre los restos. Primero un Porsche blanco incrustado en la rejilla, que ha hecho su labor reteniéndolo. No distingo el número, pero el coche está entero, el piloto debe haber salido bien.

Pero más allá, también en el borde derecho, hay una masa de hierros retorcidos, en medio de una mancha blanca de espuma contra incendios. Esta vez no creo que el piloto…

Pero no puedes pensar. Si quieres seguir, no puedes pensar.

Viraje a Tertre Rouge. Hunaudiéres. Pareja lo ha entendido

también, y se lanza tras el Jaguar. Estamos aquí para esto, y hay que tragarse los sentimientos.

Porsche y Jaguar son un poco más rápidos que mi «Borboleta» en línea recta. Se me distancian. Tendré que recuperar en el resto del circuito. Así que domino mis ganas de seguirlos y medirme con ellos, y mantengo mi ritmo. Sólo trescientos treinta-trescientos cuarenta en Hunaudiéres.

La locura colectiva sobre ruedas continúa.

Capítulo IX

Anochece en Le Mans. Llevamos varias horas de carrera, y la «Borboleta» sigue tan fresca. Paulo ha cogido el volante a las seis de la tarde, y ha cumplido su turno reglamentario de vueltas, sin problemas. Ha bajado del coche tambaleándose, pero feliz. Al quitarse el casco, la sonrisa no le cabía en la cara. El sueño de tantos meses de esfuerzo está saliendo, lo va palpando y eso le hace superar el cansancio inmenso que tiene encima de su cuerpo maltrecho. Tanto, que un médico enviado por los organizadores para examinarlo, probablemente por alguna denuncia de alguien, no ha podido más que comprobar su perfecto estado físico. Le autorizan a seguir en el próximo turno.

En cabeza, el duelo se mantiene entre los «Jaguar» que vuelven a Le Mans dispuestos a triunfar, y los Porsche que intentan mantener su dominio de años. Justo detrás, vamos nosotros. Dos Porsche y un Jaguar han conseguido rebasar a Paulo, a pesar de los esfuerzos de éste, pero todos sabemos que bastante ha hecho con mantenerse.

Pero, por crueldades del destino, estamos manteniendo posiciones. Los dos coches accidentados, y un Jaguar que acaba de entrar en boxes con problemas mecánicos, se contrarrestan con los que han adelantado a mi compañero de volante. Estamos en la misma posición en la que salimos.

Y nadie lo menciona, pero hay otro peso sobre los hombros de todos. El conductor del Porsche que estuvo a punto de arrollarme ha muerto. No hubo manera de sacarlo de los restos del coche hasta que fue cadáver. Nadie lo comenta, pero todo el mundo tiene sus instantes de pensar, a solas, si de verdad esta inmensa locura vale ese precio. Y por supuesto, los pilotos tenemos muchas ocasiones, a

todo lo largo del circuito, en el interminable minuto de las Hunaudiéres, al pasar por los restos del encontronazo cerca de la «S» del Tertre, para pensar en el desgraciado compañero que no estará aquí cuando esto acabe.

¿El coche? Bien, gracias. Voy tanteándolo a cada momento, pero aún no ha dado señales de fatiga. Tengo incluso tiempo para saborear el espectáculo del circuito cuando la luz del día empieza a irse… a pesar de lo que eso representa de peligro extra, de cansancio suplementario. Me inquieta pensar en Paulo conduciendo de noche, por ejemplo.

Pero afuera la carrera sigue, y la gente empieza a abandonar las tribunas para ir a divertirse a la Feria… a escasos metros de los restos del accidente. Mejor no pensar en este tipo de crueldades, que te harían odiar a medio mundo.

Teresinha ha estado asegurándose de que salgo en buenas condiciones, al terminar el último reabastecimiento.

—¿Algún signo de… telescopios? —le digo, aprovechando que nadie nos oye ahora.

Capta la alusión al individuo detenido por la policía, y su fusil, responde:

—Nada. Ningún… telescopio a la vista. Suerte.

Y he salido a la pista, como quien salta de un trampolín.

* * *

Diez de la noche. Todo el mundo ha bajado el ritmo con las horas de oscuridad, pero todo sigue rugiendo, a la vez. Como era de esperar, la «Operación liebre» del Porsche de cabeza ha dado el resultado esperado: el coche ha abandonado. Pero tenemos por delante suficientes coches de la marca alemana que garantizan su victoria… si todo sigue como hasta ahora.

Los Jaguar empiezan a tener problemas. El que iba en cabeza, del equipo Warwick-Cheever-Schlesser, ha entrado en boxes otra vez, con problemas de la bomba de combustible. El segundo tiene problemas de transmisión, según anuncian los altavoces, pero sigue rodando. Y el tercero de los coches ingleses tampoco parece ir muy bien, a juzgar por los tiempos que Teresinha le viene cronometrando. El duelo de los «grandes» parece decidido por este año, aunque aún queda media carrera.

He entrado en boxes hace un momento, para la maniobra de reabastecimiento. El equipo, bien preparado en Estoril, funciona como un reloj. Cada uno va a su tarea.

Mientras tanto, con los huesos molidos, me quito el casco. Paulo está esperando, con el suyo ya puesto.

—A «Borboleta» fica por minha conta agora, ¿náo é, Indy? A note será lunga.

Sí, le respondo, la noche será larga. Pero me tranquiliza verlo de buen humor. Y si, el coche queda en sus manos.

Es José quien parece serio cuando termina de examinar el tren delantero, y vuelve con el calzo.

—Está tudo pronto —dice, sin embargo.

—¿De verdad? —le digo—. No pareces muy convencido.

Me mira con seriedad. Pero Paulo no le deja seguir. Saluda, y entra en el coche. Un instante después, terminado el reavituallamiento, sale a la pista. Otra etapa que empieza.

—José, en serio, ¿cómo lo ves? —digo al mecánico.

—Temos de fazer cuidado. Náo sé, pero… E sol urna hipótese, pero…

Y no hay manera de sacarle más.

Intento descansar un poco. Me tumbo en el interior del Quad. Pero no hay quien lo consiga, con el constante paso de los motores rugientes, el ruido de los mecánicos trabajando no muy lejos, la multitud a cierta distancia por todo alrededor…

Debo haberme dormido un poco, sin embargo, cuando aparece Teresinha, inquieta:

—¡Indy! ¡Paulo tiene problemas!

Salto al momento, medio sonámbulo aún. La sigo hacia el *stand*, luchando por saber dónde demonios estoy.

—¿Qué sabes? —le digo.

—Mulsanne acaba de llamar. Ha pasado por el control a marcha lenta. Algo le pasa al coche… o a él, Indy.

Miro el reloj. No tendría que repostar hasta las doce, por lo menos. Algo le pasa, desde luego, pero ¿qué diablos es?

En el box, todo el equipo está en tensión. La espera se hace eterna, mientras pasan uno tras otro los demás coches ante las tribunas.

En Le Mans, cada coche lleva una luz característica como

identificación nocturna, generalmente sobre el parabrisas, a un lado o a otro. Además de una iluminación especial sobre el número de carrera. Cuando alguno de los coches entra en boxes, se hace sonar un claxon especial por toda la recta de deceleración, en teoría para que todo el mundo se aparte y deje sitio al que llega… cosa que casi nadie cumple, por otra parte. Pero el sonido de los motores de los que pasan sin detenerse, el haz de luz de cada uno de ellos apareciendo allá lejos, aumentando de tamaño, pasando por delante y desapareciendo, unido a la llamada angustiosa del claxon cuando alguien llega, crean un ambiente en la oscuridad de la noche que se hace difícil de olvidar cuando se ha vivido.

Pero ahora no podemos ninguno de nosotros entrar en poesías. Todo se nos vuelve estudiar con atención cada una de las luces de identificación para reconocer a la «Borboleta», cada llamada de claxon nos acelera el corazón, y cada vez se comprueba que no es nuestro coche. Los minutos se alargan hasta el infinito, en ocasiones como ésa.

Los altavoces comunican que el coche portugués ha pasado por Arnage, a marcha lenta. Entiendo sólo lo suficiente para comprender que el locutor está hablando del simpático equipo de escasos medios, etc. Pero me dan ganas de mandar a la mierda toda esa simpatía.

Junto a mí aparece, sin embargo, un juez de carrera que me cae bien, ha dado muestras de respeto por nuestro esfuerzo. Sólo que no entiendo lo que quiere decirme, en su francés. Se da cuenta.

—Don't touch the car —me dice, en mal inglés—. Only at the box, remember. Reglamentation is strict. Assistance, only at the box.

Maldita sea, lo había olvidado. El reglamento prohíbe tocar el coche fuera de boxes. No se permite más ayuda que la que el propio piloto pueda realizar con los elementos de a bordo. Y nadie lleva, sin embargo, herramientas en el coche, aunque la rueda de repuesto sea obligatoria. No hay más remedio que llegar a boxes… sin ayuda ninguna.

Los altavoces avisan que el coche portugués ha entrado en el viraje Ford, al comienzo de los chicanes, casi a velocidad mínima. No puedo aguantar más, y salgo corriendo. Un par de comisarios de

carrera intentan impedirme el paso, pero mi vestimenta de corredor debe convencerles lo suficiente, y se hacen a un lado.

Estoy en el cruce del circuito Bugatti. Escudriño la oscuridad buscando a mi compañero. Algo parece acercarse, entra en la zona iluminada… Lo percibo ahora claramente a la luz de los faros de un coche que pasa como el rayo… Sí, es la «Borboleta»… con las luces apagadas. ¡Paulo viene empujándola!

Se me cae el alma a los pies. ¡Sus heridas, sus fracturas mal soldadas! ¡No puede hacer eso! ¡Va a reventar!

El juez de carrera conocido viene hasta mí. Le tiembla la voz al decirme:

—Remember,
don’t
touch. Remember. Team disqualification.

Paulo, empujando dolorosamente, llega hasta nosotros. Se ha quitado el casco, y no puede hablar por el esfuerzo.

—¿Cómo estás? ¿Puedes hacerlo? ¡Dime! —grito.

No puede responder, pero asiente con la cabeza. Sigue empujando. Le chorrea el sudor por la cara, gotea sobre el capó trasero del coche. Pero sigue.

Avanzamos a lo largo de boxes. Desde el balcón superior, una zona abierta al público que permite a los mejores aficionados presenciar las maniobras de los mecánicos, llegan reacciones de todo tipo. Hay quien comenta, en un susurro, lo que está pasando, otros animan a voces a Paulo, algunos insultan al juez de carrera por no permitir la ayuda… Poco a poco, uno tras otro de los boxes, vamos avanzando. No puedo hacer otra cosa que permanecer al lado de Paulo, decirle algo de vez en cuando, una estúpida palabra de ánimo… Miro de vez en cuando al juez de carrera, leo en su cara que está sufriendo casi como yo…

Por los altavoces comunican el esfuerzo de Paulo, y somos el centro de atención de medio mundo. Nos rodean de pronto los fotógrafos, las cámaras de televisión con sus trastos a cuestas, estalla una ovación en tribunas… Tengo que tragar las lágrimas que vienen a los ojos, siento que mi amigo va a reventar de un momento a otro… ¡Dioses!, ¿dónde está ese maldito box?

Me arden los ojos, no sé qué hacer con las manos, tengo que cogérmelas a la espalda para no ponerlas sobre el coche… El pobre

juez está también al borde de las lágrimas, Paulo no puede más…

¡Llegamos!

Varios metros antes de llegar al box, los mecánicos desbordan la línea reglamentaria, y corren a hacerse cargo del coche. Es irregular, pero el juez se vuelve para no verlo. Teresinha se las ha arreglado para busca una camilla, Paulo se derrumba sobre ella como un fardo inerte, queda inmóvil mientras dos camilleros se hacen cargo de él.

José está casi de cabeza dentro del capó del motor, lleno de grasa hasta el codo.

Corro a la enfermería donde atienden a Paulo. Le han dado un sedante. Debe reposar, dicen, antes de saber a qué atenerse.

Camino del box de nuevo, encuentro al juez. Le explico, como puedo, en inglés, despacio para que entienda, la situación. Paulo no podrá volver a tomar el volante cuando el coche esté reparado, pero no ha cumplido aún las vueltas reglamentarias.

—Is a case of necessity. You have concession. Good luck, my friend —dice. Que tengo permiso, «amigo mío».

Corro al box. Recojo el integral, y el resto son interminables minutos de espera hasta que José emerge del capó trasero, con grasa hasta las cejas. Hace un gesto hacia el coche, me invita a probar. Contacto, y ¡funciona!

Estoy poniéndome el cinturón-arnés de seguridad en cuestión de segundos. Los altavoces comunican el éxito, y nos desean suerte, De nuevo los fotógrafos nos rodean. José me da un par de consejos, y… ¡salgo!

En la noche de Le Mans toma todo su sentido lo que caracteriza a la prueba: resistencia.

* * *

Tres de la madrugada. En la cabeza de la carrera, el duelo Porsche-Jaguar ha terminado. Los tres coches británicos han ido abandonando por problemas mecánicos.

Quedan treinta y dos coches en carrera, de los cincuenta que salieron. Los demás han ido rompiendo, como es el destino en Le Mans.

Estoy corriendo sin apenas descanso, sólo el tiempo necesario para repostar combustible. Ahora, instintivamente, maldigo el

entrenamiento que dimos al equipo de mecánicos para terminar en pocos minutos esa maniobra. Cada vez más, el cuerpo me pide descanso, y cada vez más, no puedo dárselo. Sólo quitarme el casco un rato, estirar las piernas, una taza de café, y de nuevo al coche.

Imposible contar con Paulo. El sedante le durará hasta el amanecer por lo menos. En realidad, lo que estamos haciendo está prohibido por el reglamento, estamos gozando de una autorización especial… apoyada por el hecho de que a cada parada, demuestro que estoy en condiciones de seguir. Los altavoces, desde el incidente de Paulo, han convertido a nuestro equipo en la atracción de la prueba, de una prueba que, perdida la emoción del duelo internacional en cabeza, anda bien necesitada de interés.

Los portugueses lo estamos ofreciendo. En los recintos populares de Arnage, de Mulsanne y de Tertre Rouge aplauden el paso de nuestro coche, los aficionados del balcón de boxes me vitorean a cada parada. Pero eso me consuela en realidad muy poco.

Tengo un doble interés. De un lado, aguantar. Físicamente, tengo que mantenerme despierto, con todos los reflejos, la capacidad de reacción ante lo imprevisto, preparados. Relajado y tenso a la vez. Mecánicamente, me esfuerzo en cuidar el coche, atento a cualquier indicio de avería o de desgaste excesivo. Trato la caja de cambios con el mayor mimo, dosifico la frenada con avaricia para evitar desgaste de los discos, tanteo el acelerador para no pasar ni una revolución del motor sobre lo previsto. Conduzco con mano de seda, tiene que mantenerse hasta el final.

Y del otro lado, no puedo bajar el ritmo. Es preciso incluso arreglármelas para ir remontando el retraso ganado con el incidente de Paulo. Eso me obliga a apurar donde puedo, trazar con precisión, seguir atento al menor error de los demás concurrentes para aprovecharlo en beneficio propio. Así ruedo durante horas que se hacen interminables.

* * *

Cinco de la mañana. En las Hunaudiéres, he rozado la catástrofe de nuevo. El Porsche 935 del equipo privado que patrocina la cerveza Jägermeister ha entrado en la recta delante de mi coche. Es un modelo muy antiguo que no tiene posibilidades de victoria sino en su categoría, pero a pesar de ello están haciendo una buena

carrera. Acelera en el primer tramo de recta, dispuesto a apurar el rendimiento de su motor. Le sigo, sin apretar a fondo, pero estudiando su trayectoria para pasarle a la menor posibilidad.

No está dispuesto a dejarme. Trescientos por hora, y aumentando. Trescientos diez, en el primer cambio de rasante. Las líneas reflectantes de los bordes de la pista, iluminándose a cada vez cuando les caen encima los haces de luz de los faros, me encuadran los pilotos rojos del coche, en la oscuridad subrayada por los árboles del borde del circuito. Trescientos veinte, y aún no hemos cubierto la mitad de la recta.

De pronto, bandazo del Porsche. Algo le pasa, algo excepcional. Los pilotos rojos se subrayan con las luces de freno. Está clavando frenos, y me voy encima de él antes de poder reducir mi velocidad.

Tengo ahora su trasera a menos de diez metros. Mis faros le enfocan. Dioses, le ha reventado la rueda derecha. A más de trescientos por hora.

Los alambres de la estructura interna del neumático deshecho se disparan. Ya no tiene neumático, sino un haz de látigos de acero. Vuelan trozos de la carrocería de plástico, que se me vienen encima. Todo el sector trasero lateral de la carrocería estalla en pedazos.

Casi al instante, el buje metálico de la rueda toca suelo. La noche se llena de salpicaduras luminosas de metal incandescente. Ahora la suspensión de ese lado se está destrozando al raspar el asfalto. Oigo los trozos de metal golpeando mi carrocería, y doy volantazo a la izquierda para evitarlo.

El Porsche ha clavado en el asfalto ese lado del chasis, mientras la rueda del lado opuesto sigue haciendo tracción. En un instante, se convierte en un trompo. Golpea el doble guarda-raíl de ese lado, llevándose por delante la rejilla metálica. Rebota. Se viene a mi lado…

… Pero yo ya no estoy ahí. He conseguido pasar. No tenía más opción que frenar a fondo, a riesgo de perder el control a la velocidad que voy, o acelerar. He pisado a fondo, y resulta lo correcto.

Helado, sin poder hacer nada, soy espectador, por los retrovisores, de los bandazos enloquecidos del Porsche accidentado. Y no puedo hacer otra cosa que concentrarme en la frenada. Mulsanne está ahí, y me juego el pellejo.

Todo lo más que puedo hacer es guiñar faros desesperadamente a los servicios de control instalados en la curva, mientras por la ventana agito la mano esperando que me distingan en la oscuridad. Y ni siquiera sé si ha servido de algo.

Sólo que, rodando hacia la «S» de Indianápolis, tengo de nuevo la sensación de que todo ha pasado muy cerca. Muy cerca, otra vez.

CAPÍTULO X

Siete de la mañana. Amanece sobre el circuito. Las tribunas están casi desiertas, sólo los más duros de entre los aficionados aguantan en sus asientos, luchando contra el frío de la mañana.

Llevo conduciendo desde las once, sin detenerme más que en los reavituallamientos. He hecho de todo para combatir el sueño: litros de café que he echado por la garganta casi al mismo ritmo que la Borboleta recibía su gasolina. Charlas conmigo mismo, comentando cada maniobra en plan «Vale, Indiana, trayectoria adecuada esta vez, estás mejorando… Ojo con el famoso bache de Cigarrillos Gitanes, condenado se vea… Vamos hacia el maldito viraje Porsche…». He cantado a pleno pulmón, poniendo mi voz a competir en el estrecho habitáculo con el gruñido del motor incansable. He entonado, en honor de mis compañeros de equipo, el «Grándola, vila morena» que tan tristes recuerdos les trae… Todo, para empujar el sueño lejos de los párpados. Y a pesar de todo, me persiguen los espejismos, las momentáneas pérdidas de atención, el cansancio. He tenido que bajar el ritmo de vuelta, para no arriesgar el pellejo del todo, y ahora espero ansioso el paso por boxes para ver el tiempo que he hecho.

Una espera que pasa a segundo plano cuando veo el panel que levanta José, incansable a pesar de la noche en vela. Hay una cifra de cronometrado, pero otros datos además. Un «2 V», que indica que me faltan dos vueltas para repostar, y debajo, en grandes letras, PAULO.

Se me borra la inquietud por los tiempos de vuelta. ¿Qué significa ese nombre?

No puede ser más que una cosa: el viejo del portugués de los

mismos demonios está restablecido y me releva. Tiene que ser eso.

Ruedo por tribunas, en el *stand* de señalización, otro panel me confirma: PAULO,

1 V

. Y hay otro dato: 10.[8]

O sea, que vamos en décima posición. Ha debido producirse algún otro abandono, y hemos remontado puestos. ¡Décimo lugar, cuando falta un tercio de carrera! ¡Un exitazo!

De pronto se me ha borrado todo el cansancio. El viejo de Paulo está bien, y me releva. Por poco en forma que esté, podemos terminar en buen puesto aún.

Minutos después, precedido por los claxonazos, entro en la recta de deceleración, me detengo en el box. Arriba, dos o tres aficionados incondicionales me vitorean. Pero sólo tengo ojos para una incansable Teresinha, que salta a mi cuello y se esfuerza en besarme incluso con el integral puesto, y para un renovado Paulo que está de pie, sonriente, allí al lado.

—Bem —dice—. ¿O senhor quere tudo o éxito pra sim? Dejarás un poco para los demás ¿no?

Le pego un abrazo de los de no te menees. Pero hay que pasar a lo serio.

—A mitad de Hunaudiéres, antes del bosquecillo, atento a los restos del 935. Han limpiado bien, pero puedes encontrar trozos. No apures cuarta, me ha parecido notarle rascadas al entrarla con rapidez. Y que José te diga cómo ve los neumáticos, creo que habrá que cambiar, todo lo más en la próxima.

Sonríe. Puedo contarle todos los desastres que quiera, está dispuesto a afrontarlos.

—¿Algo más?

—Sí. Que tenemos el mejor coche que ha pisado este condenado asfalto, y el mejor equipo que haya formado nunca gente de la raza humana ¡por todos los dioses!

Me he exaltado, pero el momento lo valía, qué diablos.

Paulo sale a la pista, y el ruido de la Borboleta se aleja. De pronto, siento como si fuera un muñeco hinchable y alguien me hubiera quitado el tapón. Me desinflo. Todo el cansancio de una noche de esfuerzo se me viene encima. Pero tengo a Teresinha a cargo del equipo de apoyo.

—Ven conmigo —dice.

Me dejo llevar como un crío camino de la escuela, de la mano. Ha dispuesto en el Quad una cama de campaña, plegable, donde probablemente ha descansado Paulo toda la noche, y ahora está esperándome a mí…

—Olvídate del mundo entero, y descansa. Te despertaré con tiempo suficiente, no te preocupes lo más mínimo.

Me desabrocha la parte superior del mono de piloto, me ayuda a tumbarme, y cuando está segura de que estoy bien instalado, me besa con toneladas de ternura.

—Te lo has ganado, héroe. Ahora, a dormir, que aún hay que cruzar la meta.

Cierra la puerta del Quad, y de pronto soy el centro de un torbellino inmenso que desemboca en la nada. Caigo en el sueño como quien se zambulle en una piscina de agua fresca, limpia, acogedora…

* * *

Me despierta una especie de explosión, que me hace dar un salto. Tardo lo que me parece una eternidad en darme cuenta de que estoy en el Quad, que esto es Le Mans, y que sólo ha sido un trueno. Lo que faltaba, una tormenta mañanera. Antes de que pueda levantarme, por el parabrisas del camión se dibuja un rayo. El trueno retumba, enorme, un segundo después. La tenemos encima. Y Paulo debe estar en la pista… con neumáticos planos, y probablemente al límite de su desgaste.

Un poco de agua fresca me devuelve al mundo de los vivos. Son las diez. Mi compañero está rodando desde hace así como las tres horas. Debe estar agotado, por mucho que haya descansado esta noche. Para mí, por otra parte, esas tres horas de sueño han sido suficientes. Me siento nuevo. Y la lluvia se encarga de acabar de despertarme.

Llego a los boxes, y me recibe una colección de ojerosos. Los mecánicos se han turnado para dormir, pero ni José ni Teresinha lo han hecho. Tienen cara de agotados, aunque ella sonríe, con empeño, y viene a abrazarme:

—Paulo va bien. Acaba de pasar por Mulsanne, despacio por la lluvia, pero a buen ritmo. Le hemos hecho señas de entrar para

cambiar neumáticos, claro… ¡Y estamos en novena posición!

Miro a José, que es el agorero del grupo. Está preocupado por algo, pero eso es normal en él. No le pregunto, para qué…

—Lo cogeré yo ahora, Paulo debe estar cansado —digo.

—No puedes. Le quedan unas vueltas, según el reglamento. Hubiera sido mejor esperar a entonces para la parada, pero no puede rodar en mojado con los slicks, se va a salir… —dice Teresinha.

Suena el claxon, y ahí viene la Borboleta, levantando por detrás una nube de agua pulverizada. El agua la ha lavado, pero así y todo, está irreconocible.

Paulo, en cambio, está tan fresco. Ni siquiera baja, mientras los mecánicos se lanzan sobre los neumáticos, con precisión de «*ballet*» bien preparado.

En menos de un instante, José hace señas de seguir. Neumáticos de lluvia puertos.

—¡Cuídate! —grito cuando ya está cerrando la puerta. No tengo tiempo para más, y el coche sale.

Se pierde en medio de la cortina de agua, está cayendo un verdadero diluvio que hace que todos los coches vayan entrando a cambiar ruedas. El público, mientras, se refugia donde puede.

—Sólo faltaba esto —digo, casi pensando en voz alta. Pero José mueve la cabeza.

—E muito melhor asim —dice.

Y como no comprendo, me enseña los «slicks» que acaban de quitar del coche. Me quedo helado. La goma que normalmente es lisa está completamente irregular, con manchas blancas por toda la superficie. La capa de tejido engomado de debajo aparece por todas partes. No hubieran podido seguir rodando ni una vuelta más sin reventar… como el Porsche de Hunaudiéres.

—Vamos cambiar o primer jogo pela noite. Nao temos mais…

Capítulo XI

Y con eso la pista me parece llena de fantasmas que tengo que ir esquivando. No es sólo la lluvia, que obliga a una conducción completamente distinta: nada de derrapajes, atención al «planeo» («aqua-*planing*»), ese efecto de flotar por encima del agua que te quita toda la adherencia a pesar del buen dibujo de los neumáticos… No sólo eso.

Es sobre todo que tengo que ir huyendo de mil imágenes de peligro que me persiguen de cerca. El accidente de los dos coches en la «S» de Tertre Rouge, que estuvo a punto de implicarme. La foto mental del otro accidente, el de Paulo, que me promete algo parecido si cede la dirección de la Borboleta, el Porsche estallando ante mis ojos en Hunaudiéres; atención a lo que te espera si revienta el neumático… y eso estará ahí al lado si deja de llover, montemos neumáticos lisos o no. En Arnage, cada irregularidad del asfalto amenaza la suspensión del coche, delicada ya de por sí… Si acelero en Hunaudiéres, puede aumentar el consumo de aceite y fundirse el motor… ¡Maldita sea, todo son amenazas! Y todo, sin embargo, está tan cerca…

* * *

De momento, con o sin lluvia, esto sigue siendo una maravilla. Estamos en el último tercio de carrera y Mulsanne me dice que en octava posición. Pase lo que pase a partir de ahora, estamos quedando como los ángeles. Nadie esperaba que llegáramos hasta aquí.

Viraje Indianápolis. Tengo delante, precisamente, a un americano, un Porsche decorado con barras y estrellas como la

bandera de mi país, y las palabras «Spirit of América» en los laterales. El coche número 8 de Follmer y Morton. Me pongo a su estela, sin hacer nada por adelantarle…

Y de pronto me deja paso, no es buen sitio, nos acercamos a Arnage, pero está empeñado en que le pase. Creo recordar que va en una de las primeras posiciones, me lleva varias vueltas de ventaja, así que no se compromete a nada. Espero a la salida de Arnage… y lo paso.

Por la ventanilla del coche sale una mano cerrada, pulgar hacia arriba. Sonrío. Mi compatriotaˆ está «haciendo patria» y deja pasar a un americano. Le devuelvo el saludo… mientras me concentro en evitar el mal estado del asfalto.

Chicanes. Recta de tribunas. Paso por boxes… y nueva sorpresa. Hay un «6.ª» en el panel. ¡No puede ser!

Más allá de la curva de tribunas, reflexiono. Sí, había dos de los Porsche de los primeros puestos parados en boxes.

¿Será que…? Tiene que ser, maldita sea, tiene que ser: han abandonado, y eso nos pone en nueva posición.

¡Sextos en Le Mans!

Miro el reloj. Las once y media. Quedan poco más de cuatro horas de carrera. Si continúa la lluvia…

Pero estoy en Hunaudiéres, con el Porsche de mi compatriota allí atrás, cuando aparece un rayo de sol. Malo. La lluvia sigue, pero es el primer síntoma.

En la frenada, compruebo que los neumáticos siguen haciendo su trabajo. Mulsanne, y el panel vuelve a decírmelo: 6.º

Pero veo también el otro panel del número 8. Hay un gran «GO», y yo también entiendo lo que significa.

Ahora me toca a mí el «fair *play*». Me aparto deportivamente. El «Spirit of América» me pasa. Desde boxes, su dirección de carrera le ha ordenado el ataque final.

Yo, sin embargo, tengo que morderme los labios. No puedo seguirle, tengo que cuidar el material.

En la recta que da entrada a los chicanes, vuelvo a comprobar la dirección. Maldita sea, sí. Algo está cambiando. Oscila. Hay una especie de extraña vibración. Paulo. Las fotos. ¡No!

Tribunas. Ahora sí, sale el sol. El panel de boxes repite, como al principio, COOL. Pero es muy difícil continuar frío.

Menos mal que añade otro «6.fi» y un
«2 V
». Pobre Paulo, va a tener que cargar él con todo el peso de la incógnita. Me planteo si debo dejar que lo haga. Para él será más duro…

Dos vueltas más tarde, el sol es espléndido ya. La multitud vuelve a las tribunas chorreantes, con signos de contento. Pero en nuestro equipo las caras están bien largas cuando entro en boxes, aunque los aficionados nos animen desde el balcón.

Nada más bajar, mientras me quito el casco, me enfrento a Paulo.

—Bien, ahora escúchame, viejo. En cuanto subas a ese trasto, vas a notar lo que José te confirmará dentro de un momento: la dirección se ha debilitado. Y con esos neumáticos, en cuanto se seque la carretera, vas a ir perdiendo adherencia por momentos. O sea, que vas a obedecerme: darás unas cuantas vueltas más y cuando te demos la orden, entras, sin rechistar. ¿O. K.?

Intenta protestar. Lo hago callar. Llega José en ese momento y la cara casi le arrastra por el suelo. Sólo asiente. Sí, la cosa está fea.

Paulo sigue intentando poner obstáculos, pero lo meto en el coche a empujones. Bastante va a pasar ya cuando coja el volante.

La Borboleta arranca y desaparece en la curva. Mientras el ruido se aleja, miro el reloj. Las doce menos diez. Cuatro horas para el final, que se van a hacer interminables, infinitas. Nos lo jugamos todo en ellas.

Los altavoces anuncian la magnífica posición de la Borboleta del equipo Moreira-James y el esfuerzo endiablado que estamos realizando. Pero se han enterado ya de que luchamos contra los neumáticos y la falta de medios. ¿Cómo demonios se habrán enterado?

—¿Dónde está Teresinha? —pregunto. Estoy tan excitado que no la había echado de menos hasta ahora. Me dicen que hace un rato que ha desaparecido, y la comprendo. No puede aguantar la tensión*

Sólo puedo morderme los puños. Sé lo que está pasando en el coche. Si yo tenía que luchar contra los fantasmas de la muerte, Paulo debe estar muriéndose a cada instante. Sé que las vibraciones del volante deben estarle actualizando todas las sensaciones que

vivió justo antes de salirse de pista, antes de estrellarse. Tiene que estar masticando el miedo.

Por fortuna, el sol no brilla demasiado, pasados los primeros momentos. La pista está tardando en secarse. Un par de vueltas más para los neumáticos.

Pregunto a José si podemos montar los «slicks» que cambiamos por la noche. Al fin y al cabo, estarán menos gastados que los últimos. Imposible, dice. No aguantarían ni dos vueltas. No compensa el tiempo perdido para cambiarlos.

Como un león enjaulado, me muevo arriba y abajo por la zona de boxes. No puede ser, no puede ser.

Aparece un mecánico, tenso. Habla con José, en secreto. Pero le obligo a que me diga lo que sea.

Lo que faltaba. Alguien merodeaba el Quad. Un tipo muy extraño, que parecía extranjero. Con aspecto de «duro». Estaba tocando las ruedas del camión con una actitud extraña. Por supuesto, el mecánico se lo ha comunicado a los gendarmes, pero el tipo ha desaparecido.

Bien, una cosa más. ¿Alguien relacionado con el del fusil de mira telescópica? ¿Un enviado de los importadores mañosos de Portugal?

Decido no preocuparme con eso ahora. Es el coche lo que importa, y Paulo.

Miro el reloj. Son más de las doce. Pero el sol brilla demasiado. La pista está casi seca.

La siguiente vuelta se me hace eterna. Hay una eternidad entre cada paso por delante de boxes y el aviso de Mulsanne de que todo va bien. Y otra eternidad entre ese aviso y el nuevo paso del coche. José está enfermo de nervios, todos los mecánicos se revuelven inquietos, ha habido que separar a dos que estallaron en una discusión. Y yo echo de menos a Teresinha. No le perdonaré que se haya quitado de en medio.

Paulo lleva seis vueltas desde que el suelo se ha secado. Debe estar teniendo problemas ya. Bien, hay que decidirlo.

—José, dile a Mulsanne que le de la orden de entrar.

El jefe de mecánicos me obedece, silencioso, y da instrucciones en tres palabras, por el teléfono interior del circuito.

—Ahí, viene —dice alguien, poco después.

Me asomo a verlo llegar. Aparece por la línea de meta, viene avanzando… Pero no reduce velocidad, y… ¡Pasa de largo! ¡El muy condenado!

Todo el mundo me mira en el box. Saben lo que está haciendo el jefe. Él es el responsable del coche y no acepta que yo corra el riesgo. Y eso que ha bajado el ritmo por vuelta.

Claxonazos. Otro de los Porsche de cabeza entra en boxes, dejando detrás una humareda con olor a quemado. Pasa por delante de nuestro box y se detiene algo más allá. Todo su equipo se precipita sobre el coche, del que salta el piloto rápidamente. Probablemente otro abandono, pero qué importa.

—Dile a Mulsanne que le ponga en el panel lo que quiera, pero que ese loco entre aquí. Que lo insulte, que lo amenace…

Una eternidad hasta el siguiente paso del coche, aunque sólo son tres minutos y medio. Pero otra vez pasa sin detenerse.

Salto a la pista desde el interior del box y corro en busca del juez conocido.

—Congratulations —dice, como bienvenida—. You are in fifith position.

O sea, que el Porsche ha abandonado. Bien, me importa un rábano ahora. Le expongo la situación. Tiene que obligarle a entrar. Me responde que no puede hacerlo, no ha incumplido ningún punto del reglamento. Respondo que se trata de su seguridad. Y en esas estoy, cuando me señala hacia el box. Paulo está entrando, por fin.

Corro hacia allá. Viene agotado.

—Imposible seguir. Se va en las curvas. Esas gomas malditas ya nao agarran nada. Tenemos que abandonar.

José asiente, con enorme tristeza. No hay más remedio. Los neumáticos están acabados.

Medio mundo está pendiente de nosotros ahora. Aparece otro de los cámaras de televisión, que se dedica a tomarnos primeros planos, casi metiéndonos la máquina en las narices. Sólo me faltaba esto, con las ganas de matar que me suben por las tripas.

«Buenas noticias para el equipo portugués», dicen los altavoces. ¿Qué diablos…?, empiezo a decir, y me vuelvo…

… Para encontrarme con Teresinha, radiante de felicidad, que viene delante de varios mecánicos ¡Y esos mecánicos traen rodando un magnífico juego de «slicks»!

—La próxima vez, decidle al diseñador que ponga llantas de ancho internacional, muchachos. Me ha costado lo mío encontrar quién nos preste gomas adecuadas…

* * *

¡La mato! ¡Me la como! La muy bruja, por eso en la cabina de información sabía de nuestros problemas. Ha usado los altavoces para informar a todo el mundo que necesitamos neumáticos. No puedo preguntarle cómo vamos a pagar, cuestan una fortuna, pero el equipo de mecánicos se lanza ya a instalarlos.

—Ah, no —digo a Paulo. Ahora no vas a quitarme el placer de llevar esa cosa hasta la línea de meta…

Momentos después, estoy al volante. Contacto. Hemos perdido en realidad poco tiempo. Y la carrera está prácticamente decidida.

Salgo a la pista. Son las doce y media. Queda mucho por hacer.

Con cuidado al principio, para calentar las gomas y dejarlas adaptarse, ganando velocidad después, doy un par de vueltas. José tiene razón, ha podido consolidar algo la dirección. Pero con los nuevos neumáticos la adherencia es espléndida. Me digo a mí mismo que necesito prudencia, pero me siento poderoso.

Y empiezo a remontar posiciones.

Mulsanne me informa del tiempo de vuelta. He igualado el
3 33 51
que me permitió clasificarme en la posición de salida. Es una locura forzar la Borboleta a estas alturas de la carrera, pero creo que puedo hacer más.

Estudio el rendimiento del motor. Responde. El indicador de aceite marca nivel correcto, recién repostado como está. En el siguiente paso por Hunaudiéres, compruebo las vibraciones a velocidad tope. No quiero pasar del máximo anterior, pero no hay el menor problema mecánico.

Mulsanne confirma:
3 33 46
. He bajado algunas centésimas.

En la zona de Arnage, la dirección me inquieta un poco. Pero decido jugármela. Y mantengo firme el volante, dando gas.

Tribunas. No oigo los altavoces, pero algo están debiendo decir de mí, porque noto movimiento a mi paso. Desde mi box, Teresinha

saca el papel:
3 33 46
, pero también, en la segunda línea, un «5.ª». Y en la de abajo, «FORTUNA».

¿Está deseándome suerte? No, debe tratarse del Porche de los españoles. Iban delante de nosotros en la calificación.

Ahora está claro, los espectadores me animan aplaudiendo en Tertre Rouge, por donde la feria. La Borboleta responde como un pura sangre satisfecho en tarde de «*derby*»: sólo le falta relinchar.

Hunaudiéres de nuevo. Vamos allá, bicho. Cuarta, como siempre aquí. Pie a fondo en el acelerador, ganando progresivamente. Bien. El tren delantero me inquieta un poco, vibra el volante algo más que de costumbre. Todo en orden sin embargo, es controlable. Doscientos veinte, doscientos treinta, doscientos cuarenta. Me duele el oído de aplicarlo al motor, escuchando cada roce, cada silbido, cada golpeteo de válvulas, adivinando el endiablado subir y bajar de los ocho pistones trabajando, del cigüeñal rotando disparado, de toda la mecánica esforzándose. Quinta, sobrada. Corrijo los pequeños bandazos casi antes de que se produzcan, la dirección es menos precisa pero tengo la costumbre de todo lo pasado. Hace un siglo que empecé con esto.

Ningún problema en los cambios de rasante. Paso la zona de público, apenas una mancha clara entre el verde vegetal. Trescientos veinte, trescientos treinta. La zona roja del cuentarrevoluciones se acerca. Pero sigo, sigo…

He llegado al bosquecillo, y empiezo frenada. Juraría que he rebasado los trescientos sesenta, pero no puedo asegurarlo. Estoy demasiado ocupado en frenar.

Un momento de pánico. Los frenos acusan el cansancio, una mínima fracción de segundo. Pero siguen ahí, haciendo su tarea. Paso la mini-curva a niveles correctos. Bien, giro en Mulsanne. Espero el panel de señalización con ansiedad.

Normal, es
3 33 40
. Prácticamente igual que la vuelta anterior. Es en ésta donde he pisado algo más, me lo dirán en el próximo paso. Vamos hacia Indianápolis.

Y allá por Arnage, aparece al fondo el Porsche Fortuna. Mira por

dónde, se convierten en mis rivales ahora los españoles. Bien, por lo menos sé que no harán jugadas sucias.

No sé si es Pareja quien va al volante, pero quien sea no se deja alcanzar. Aprieta lo suyo sobre el terreno en mal estado de Arnage-Maison Blanche. Pero ahí tengo ventaja, a pesar de mis problemas de tren delantero. Gano terreno.

A la entrada del viraje Ford, justo antes de los chicanes, en el borde hay otro Porsche. Juraría que es el del equipo Jost, el de Ludwig-Barilla-Winter. Su rueda delantera izquierda está en un ángulo extraño, la suspensión debe haber cedido. El piloto hace signos de aplaudir, a pesar de su decepción.

Zona de tribunas. He alcanzado al Porsche «Fortuna», y entramos por la recta de boxes «mano a mano». El público se dispara. De boxes me señalan de nuevo «FORTUNA». Pero debajo hay «4.—». Exacto, el Porsche que había visto ha abandonado.

Pareja, si es él, ahora no se aparta, no es hora de bromas. Vamos lado a lado, a pesar de que su velocidad punta es superior, pero no le vale en esta zona. Pasamos el puente Dunlop casi en paralelo, y entramos en bajada hacia Tertre Rouge.

Soy yo quien levanta el pie antes, y lo dejo trazar la «S» por la trayectoria ideal. Pero vuelvo a pisar en la recta siguiente.

En el viaje del Tertre, paso delante. Giramos los dos al límite, y entramos en Hunaudiéres.

No puedo forzar del todo mi máquina, sé que el Porsche es algo más rápido por aquí. Le dejo que se aleje algo, aunque procuro rozar los límites de nuevo. Todo en orden, supero los trescientos sesenta, y frenada para Mulsanne.

Curva, a buen ritmo. Sin problemas. El panel me dice un espléndido
3 31 94
. ¡He bajado nuestro récord de vuelta! Estoy lejos aún de lo alcanzado por los Porsche, pero es magnífico.

Pero lo mejor es que he visto la seña que le dan al Fortuna. ¡Y es la señal de levantar el pie! Sea por la razón que sea, su dirección de carrera le ordena reducir. El español lo cumple, y se hace a un lado.

Maldita sea, es demasiado bonito para ser verdad.

Pero es. Al paso, por boxes, el panel me dice «3.º». Y es algo más de la una.

No hay más indicaciones en el panel. No me señalan nuevo objetivo. El «Fortuna» se ha distanciado, están conservando posiciones, y Paulo me deja libertad para hacer algo parecido…

Imposible remontar, los dos de cabeza están a varias vueltas de ventaja. Puedo ir arañando segundo tras segundo, al precio de multiplicar el riesgo de romper, para conseguir todo lo más reducir la distancia. Maldigo la decisión, pero tengo que contentarme con mantener posiciones.

Terceros en la primera aparición del coche en Le Mans. Un resultado espléndido. Pero me gustaría mejorarlo…

Ruedo, sin embargo, durante más de una hora de forma conservadora. Y paso el volante a Paulo luego, en el que será penúltimo reavituallamiento. La dirección no ha dado problemas serios. Vibra, pero es controlable.

José, sin embargo, nos previene. Tenemos ya bastante distancia respecto al «Fortuna» para consolidar la victoria. Nos recomienda no apurar la suerte, sigue sin fiarse de esa dirección. Si no hacemos el loco, dice, terminaremos en un espléndido tercer lugar, que es más que suficiente.

Todo el mundo da por terminada la carrera. Prácticamente no se espera que varíen las posiciones en cabeza. Primero, el «Porsche» 962 de Bell-Stuck-Holbert, del equipo oficial de la casa. Segundo, otro «962», pero éste privado, de la John Fitzpatrick Racing. A ese equipo pertenece también el «Porsche» 962 «Fortuna» de los españoles, y ésa es la razón de que no se esfuercen en atacar: es un resultado suficiente para ellos. Eso nos deja terceros, y habremos conseguido dejar suficientemente alto nuestro nombre.

Bien, es hora de relajarse. Paulo ha insistido en que tome el volante al final para que sea yo quien recoja los laureles del triunfo. Así que no queda más que esperar. Me tumbo en un rincón del box, y procuro descansar, medio amodorrado, mientras oigo pasar a los escasos coches, menos de veinte, que permanecen en carrera.

Paulo ha subido al coche a eso de las dos. Habré descansado casi una hora, cuando algo me despierta de golpe: los altavoces hablan de algo que ha pasado en Mulsanne. No dan noticias claras. Accidente con varios coches afectados. Los señalizadores no consiguen saber quiénes son.

Alguien avisa de que la Borboleta ha pasado por Arnage. Pero

lleva señales de daño, y circula a marcha lenta.

Antes de que llegue, el locutor sabe nuevos datos: el «Gebhart JC843» de Harrower, Clements y Dodd, un equipo privado británico, ha tenido una explosión en el motor, probablemente pistón perforado. Han saltado trozos de la mecánica sobre otros coches, entre ellos el nuestro, cuando estaban en plena maniobra de frenado al final de Hunaudiéres. No ha habido víctimas, pero sí daños, aún por evaluar.

Claxon sonando: la Borboleta entra en boxes, a marcha muy lenta. Trae el parabrisas roto y falta un trozo de carrocería a la altura del faro derecho.

—Tranquilo tudo mondo. Ná é serio… —dice, antes de salir del coche.

¡Ha hecho bien en advertir! Trae toda la cara ensangrentada. A pesar del vidrio de seguridad, ha tenido que romper el parabrisas cuando se astilló por uno de los trozos del Gebhart, y se ha herido la cara. No llevaba la visera del casco puesta, como casi todo el mundo hace.

Bien, podía ser peor. Pero hay que decidir. No tenemos parabrisas de recambio, así que los mecánicos quitan los restos del cristal. Tendré que conducir así. La visera del casco me permitirá hacerlo, pero toda la aerodinámica se irá al diablo. Puedo perder adherencia incluso, el alerón trasero no trabajará igual. Pero no hay remedio.

Así que salto al interior del coche, y en un segundo estoy rodando.

Es la parte más larga de la carrera para mí. Más que la noche incluso. Durante dos horas ruedo a bajo régimen, estudiando cómo ganar velocidad sin encontrar problemas de adherencia. Sin calentar el motor por el esfuerzo extra. Sin subir de revoluciones. La dirección ha vuelto a vibrar, y me inquieta más a cada momento. El silbido del aire en la cabina de conducción es ensordecedor. Cada vez que alguien rueda delante de mí, sea alguno de los retrasados a los que alcanzo o bien los coches de cabeza, más rápidos, trago humo, gravilla, polvo y quién sabe qué. Pero estoy manteniéndome.

Los españoles han vuelto a pasarme. Pero a media hora del final, vuelvo a alcanzar al «Porsche Fortuna». Luego sabré que el turbo de su motor había perdido presión desde horas antes. Terminan de

milagro.

He repostado poco antes. Y las últimas vueltas no tienen ya historia. Salvo que ahora sí oigo, prácticamente al descubierto como voy, las ovaciones que dedican los aficionados a nuestro equipo, a cada paso por tribunas.

De todas formas, la última hora se ha hecho eterna. Si quieren saber lo que es el infinito, piloten un coche en Le Manns. Sabrán que no todas las horas tienen sólo sesenta minutos.

Pero todo se olvida cuando cruzas la meta. Cuando son las cuatro y, en tu último paso por tribunas, se agita la bandera ajedrezada en manos de un tipo sonriente.

Terceros en Le Manns. Ahora sí que has hecho de todo, Indiana, viejo.

Epílogo

Paulo estaba radiante. Llevaba dos días que parecían ser la culminación de su vida. A pesar de los pesares.

Los pesares habían sido, sobre todo, causados por los chicos de la prensa. Qué latazo, eso de la popularidad. De repente, cada Hoja Parroquial de cualquier Littletown, o Villepetite-sur-Seine, o Villaperales de Abajo; cada revista del corazón (por descontado, los insoportables chicos de «¿Qué Tal?», que estaban convencidos de ser los únicos artífices de nuestro triunfo) y cada emisora de radio del mundo entero quería declaraciones del jefe del equipo portugués que había asombrado al mundo deportivo. Yo, astutamente, descargaba en él, «Pregúntenle, él es el responsable», Paulo me devolvía la pelota, «Ah, no, fue el primer piloto el artífice de la victoria», y los periodistas, mosqueados, nos reunían a los dos para fastidiarnos a preguntas. Qué oficio. Y pensar que a veces lo he ejercido.

Pero ahora, paseando por el casco antiguo de Le Mans (los franceses, cuidadosos y cultos, han conservado incluso el alumbrado a gas en las calles medievales), con una espléndida cena a la francesa (o sea, pantagruélica, que Pantagruel fue francés), y buenas perspectivas económicas por delante, se sentía dueño del mundo. Y nos hacía a los demás que nos sintiéramos también.

—Por cierto, jefe —dije, apretando el brazo sobre los hombros de Teresinha—. ¿Tienes alguna idea de quiénes diablos eran los matones que nos acariciaron en tu país?

Sonrió. Aquello era tan lejano…

—Los enviaron los mismos que costearon el viaje del tipo del fusil —dijo. Y ante nuestra sorpresa, continuó—: Bueno, claro que sé lo de este tipo, la policía me lo dijo. Parece que, en realidad sí

que corrimos verdadero peligro por ahí. Pero, como todo el mundo, no sabían en realidad lo que es Le Mans. Demasiada gente por todas partes para intentar nada contra las estrellas del espectáculo.

Teresinha estaba pensativa ahora:

—Lo que me preocupa es que cuando nos atacaron, parecían estar muy bien informados.

Y Paulo, de pronto, abandonó su alegría para mostrarse incómodo. Si no estuviéramos en penumbra, diría que enrojeció.

—Bueno, tengo una respuesta —dijo—. Pero no me gusta decirlo…

Hizo una pausa. Luego siguió.

—Habréis echado de menos a Gertrudes, ¿no es eso? Bueno, tampoco se la puede culpar. Una mujer celosa es capaz de cosas increíbles, y ella lo es… Fue mi esposa quien se fue de la lengua. La presionaron, y pensó que si colaboraba con unos señores que en realidad representaban al mundo automovilístico y comercial portugués, podrían apartarme de las carreras y hacerme «sentar cabeza» con un trabajo tranquilo. No sabía nada de matones ni amenazas de muerte…

Y en cuanto al merodeador de camiones, yo tenía ya la respuesta. Un británico de los que había acudido a presenciar el triunfo de los «Jaguar», luego fallido, había venido a verme. Era un antiguo combatiente contra Rommel, en África, cuando la Guerra Mundial, y había conducido un «Quad». El tipo tenía un aspecto realmente extraño, y nuestro mecánico había malinterpretado su interés.

Pero lo bueno había sido la oferta que me hizo de comprar el camión, por lo que yo pidiera. Que intuí que podía ser mucho, el tipo había hecho dinero.

Fui infiel, lo confieso. Traicioné a un amigo. Mi «Quad» me había hecho grandes servicios, pero pensé que estaría mejor en manes de un coleccionista amante de los coches y… adinerado, que en las mías. O sea, que dejé que mi querido camión me rindiera el último servicio.

Lo vendí. Por una buena suma. Con alguna condición especial: la mitad se me entregaría allí mismo, en Le Mans, en efectivo (admitiría cheques, para no exagerar), y la otra mitad, un mes después, a la entrega del camión… en un lugar de Europa que yo

determinaría, y comunicaría adecuadamente para que enviasen a recogerlo.

O sea, que tenía por delante otras vacaciones pagadas por media Europa, en el «Quad»… con Teresinha.

Y estaba dispuesto a que pareciesen interminables. Infinitas. Como las horas que pasé corriendo con la «Borboleta» en Le Mans.



Los libros de esta colección estaban firmados con el seudónimo de Indiana James, pues se suponía que los escribía el personaje. Detrás de ese seudónimo, en algunos sitios de la Web dicen que se escondía Juan José Sarto, y es cierto, pero no es toda la verdad. Los libros estaban escritos, por así decirlo, a cuatro plumas. Sí, es extraño el caso, y pienso que es algo muy interesante pues no creo que se haya dado este caso en más ocasiones en el mundo del bolsilibro. Cuatro autores, con muchas tablas a sus espaldas, se escondían tras el seudónimo: Juan José Sarto, Francisco Pérez Navarro, Jaime Ribera y Andreu Martín.

Estos cuatro escritores, que ya venían del mundo de la historieta y del TBO, se lo pasaban en grande escribiendo estas locas aventuras. Según Francisco Pérez Navarro, se reunían, hacían una especie de lluvia de ideas, y luego uno redactaba la novela y otro la corregía, y así se iban turnando cada vez. Según me cuenta el propio Andreu Martín, en los comentarios a esta entrada, se reunían siempre en un bar llamado Esterri para idear las aventuras de nuestro querido Indiana James. Las historias enlazaban de un número al siguiente. Las dosis de humor nunca faltaban. En las historias, todo el mundo confundía

a Indiana James con «el de las películas», y él siempre tenía que explicar que no se llamaba Indiana por él, sino porque corrió las 500 millas de Indianápolis. Estos cuatro amigos, se llamaban a sí mismos los Narradores Asociados, y en los otros bolsilibros que publicaban, se ponían seudónimos que empezaban por
N y A,
para hacer honor a este grupo.

Fernando Guijarro, también escribió algunos números de Indiana James, aunque él lo hizo solo, debido a que los otros escritores estaban todos en Barcelona, pero él estaba en Granada. Los números que escribió él:

- 28 - Siglos bajo el agua.
- 29 - Judy con esquís en los diamantes.
- 31 - Paloma, caballo y rey.
- 32 - Lentas pasan las horas junto al río.
- 33 - Infinitas horas en Le Mans.
- 36 - Esto no es el cine, chico.
- 37 - ¡Viva Siva!
- 38 - En el nombre de Alá, por zona caliente.
- 40 - Para acabar con una pesadilla.

La serie de Indiana James, se encuadraba dentro de la colección Grandes Aventuras, de Astri. Dicha colección constaba de 54 números, entre los que había 46 números de Indiana James. Jaume Ribera y los otros autores sólo escribieron hasta el número 34 de esta colección; por lo que sigue siendo un misterio quién o quiénes escribieron el resto de números de Indiana James. Hay 8 números que tienen otros protagonistas: Ranko, Cocodrilo *Dandy*, Aniquilator, Brigada Antivicio, Colores de Violencia y Los Intocables de Chicago. Estos bolsilibros con otros protagonistas de la Colección Grandes Aventuras de Astri, fueron escritos por Juan Gallardo Muñoz (Curtis Garland).

Listado de la colección:

- 1 - Hong Kong *rock*.
- 2 - El diente de perro.
- 3 - La maldición de los 1000 siglos.

- 4 - El panteón flotante.
- 5 - En busca de la prehistoria.
- 6 - El tesoro de Gardenfly.
- 7 - Ojo por diente.
- 8 - Locos de atacar.
- 9 - La amenaza invisible.
- 10 - El tren de carretera.
- 11 - Ayer, hoy y mañana.
- 12 - Razones de estado.
- 13 - Un autobús muy… espacial.
- 14 - El filo del aullido.
- 15 - Camelo-T.
- 16 - Séptimo hijo de séptimo hijo.
- 17 - Recuerde el arma dormida.
- 18 - Cosecha negra.
- 19 - Los hijos del átomo.
- 20 - Desafío a las estrellas.
- 21 - El viejo de la montaña.
- 22 - Electra es una cruel amante.
- 23 - Judy con esquís en los diamantes.
- 24 —*Rally* Beirut… ¡Muerte!
- 25 - Vacaciones, malditas vacaciones.
- 26 - Doble… o sencillo.
- 27 - La herencia de Rickenbauer.
- 28 - Siglos bajo el agua.
- 29 - El despertar de la bestia.
- 30 —… Y los sueños, sueños son.
- 31 - Paloma, caballo y rey.
- 32 - Lentas pasan las horas junto al río.
- 33 - Infinitas horas en Le Mans.
- 34 - Aventurero o escritor.
- 35 - Kali no es Kali.
- 36 - Este no es el cine, chico.
- 37 - En el nombre de Ala, por zona caliente.
- 38 - ¡Viva Siva!
- 39 - El engendro.
- 40 - Para acabar con una pesadilla.

- 41 - Duende sobre aguas turbulentas.
- 42 - Las flores del mal.
- 43 - ¡Peste de pasta!
- 44 - Aniquilador.
- 45 - Los intocables de Chicago.
- 46 - Invierno en el infierno.
- 47 - ¡Ranko!
- 48 - Cuestión de principios.
- 49 - Risa de difuntos.
- 50 - Las mil y una dachas.
- 51 - Contra los dioses del odio.
- 52 - El Tesoro del sol naciente.
- 53 - Colores de violencia.
- 54 - Brigada antivicio.

Información extraída de: http://reinosdemiimaginacion.blogspot.com.es/

Notas

[1] Véase «Lentas pasan las balas junto al rió», en esta misma colección. < <

[2] «Lemas pasan las balas…», en esta misma colección. <<